Russ. 159 — 8

<36610719570016 S

<36610719570016

Bayer. Staatsbibliothek

Historisch-statistisches Gemälde des Russischen Reichs

am Ende

des achtzehnten Jahrhunderts.

Von

Heinrich Storch.

Achter und letzter Theil.

Leipzig, 1803.

bey Johann Friedrich Hartknoch.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Inhalt
des achten Theils.

Zustand des russischen Handels am Schluß des achtzehnten Jahrhunderts.

B. Auswärtiger Handel.

I. Europäischer.

Seite

Vorläufige Anmerkungen . . . 1

A. Lokale der Handelsplätze und Belauf ihres Handels 5

I. Seehandelsplätze 5

Organisation der Hafenzölle . . . 6

1. Häfen am Nordmeer . . . 8

Das Nordmeer 9

1. Mesen 10

2. Archangelsk 12

3. Onega 14

4. Kola 15

Uebersicht des sämtlichen Handels in den Häfen am Nordmeer 17

Seite

2. Häfen an der Ostsee . . . 17
Die Ostsee 17
Der finnische Meerbusen . . . 19
1. Rothscheersholm 25
2. Friedrichshamn 26
3. Wiburg 28
Der kronstädtische Busen . . . 29
4. Kronstadt 30
5. St. Petersburg 32
6. Narva 37
7. Reval 40
8. Baltisch-Port 43
Der rigische Meerbusen . . . 48
9. Habsal 49
10. Pernau 50
11. Riga 52
Meerengen beym Eingange des rigischen Meerbusens 56
12. Arensburg 59
13. Sonnenburg 61
Kurländische Ostseeküste . . . 61
14. Windau 62
11. Liebau. 62
Uebersicht des sämtlichen Handels in den Häfen der Ostsee 64
3. Häfen am schwarzen und asowschen Meer . 65
Das schwarze Meer 65
1. Ovidiopolis 68
2. Odessa 69
Liman oder Mündungsbusen des Dneprs . 71

	Seite
3. Otschakow	73
4. Nikolajew	74
5. Cherson	76
6. Kinburn	78
Küsten der taurischen Halbinsel	79
7. Eupatoria	79
8. Inkermen	82
9. Sebastopolis	82
10. Balaklawa	90
11. Sudak	92
12. Theodosia	92
Der jenikalische Sund	94
13. Kertsch	96
14. Jenikale	99
Das asowische Meer	100
15. Petrowsk	102
16. Mariupol	102
17. Taganrog	103
18. Asow	108
19. Rostowsk	109
20. Tscherkask	109
21. Phanagoria	110
Uebersicht des sämtlichen Handels in den Häfen des schwarzen und asowschen Meers	110
Uebersicht des sämtlichen russisch-europäischen Seehandels	113
II. Landhandelsplätze	114
Organisation der Grenzzölle	114
1. Zollämter an der schwedischen Grenze	119
1. Serdobol	119

Seite
2. Olonez 120
Uebersicht des sämtlichen Landhandels an der schwedischen Grenze 121
2. Zollämter an der preußischen Grenze . . 121
1. Polangen 122
2. Etaigin 122
3. Jurburg 123
4. Punsk 123
5. Grodno 124
6. Jalowka 124
7. Brest 124
8. Preborow 125
Uebersicht des sämtlichen Landhandels an der preußischen Grenze 125
3. Zollämter an der österreichischen Grenze . 126
1. Wolodimir 126
2. Radziwilow 127
3. Wolotschinsk 127
4. Hußjätin 128
Uebersicht des sämtlichen Landhandels an der österreichischen Grenze 129
4. Zollämter an der türkischen Grenze . . 129
1. Schwanez 129
2. Mogilew 130
3. Jampol 130
4. Dubossar 131
Uebersicht des sämtlichen Landhandels an der türkischen Grenze 132
Uebersicht des Handels an sämtlichen europäischen Landgrenzen. 133

Seite

Uebersicht des sämtlichen russisch-europäischen Handels 133

B. Produkte, welche in den europäischen Handel kommen, und Vertrieb derselben . . 134

I. Gegenstände der Ausfuhr . . . 134
1. Hanf 134
2. Flachs 140
3. Eisen 143
4. Talg 148
5. Hanf- und Flachsleinewand . . 151
6. Getreide 157
7. Leder 161
8. Holzwaaren 163
9. Hanf- und Leinsaat . . . 186
10. Tuch 188
11. Hanf- und Leinöl . . . 189
12. Taue und Stricke . . . 190
13. Schweinsborsten 191
14 Fischleim 192
15. Pott- und Weidasche . . . 195
16. Felle und Pelzwerk . . . 196
17. Wachs und Wachslichte . . . 205
18. Seife 206
19. Pech und Theer 206
20. Kaviar 207
21. Talglichte 209
22. Bastmatten 209
23. Butter 210
24. Thran 211

Seite
25—79. Uebrige geringere Ausfuhrartikel . 212
80—83. Asiatische Durchfuhrartikel . . 226
II. Gegenstände der Einfuhr . . . 229
1. Zucker 229
2. Tuch und andere Wollenwaaren . . 231
3. Baumwollne Zeuge . . . 231
4. Farbestoffe 232
5. Seidenwaaren 233
6. Kaffee 233
7. Weine und gebrannte Wasser . . 233
8. Frische und getrocknete Früchte . . 235
9. Salz 235
10. Baumöl 237
11. Heringe 237
12. Pelzwerk 237
13. Bier und Porter . . . 238
14. Gewürze 238
15. Materialwaaren 239
16. Zinn 239
17. Sensen 240
18. Baumwolle 240
19. Leinewand 240
20. Bley 240
21. Spiauter 241
22. Pferde 241
23. Strümpfe 241
24. Käse 241
25. Handwerksinstrumente . . . 242
26. Fayence und englisches Steingut . . 242
27. Galanteriewaaren . . . 242

Seite
28. Apothekermaterialien . . . 242
29. Seidne und wollne Bänder . . 243
30. Eisenblech 243
31. Papier 243
32. Nähnadeln 243
Gold und Silber 244
C. Allgemeine Schilderung des europäischen Handels nach seinen verschiedenen Zweigen . 247
I. Allgemeine Zollverordnungen, die einkommenden und ausgehenden Waaren betreffend . 247
II. Schilderung des kaufmännischen Verkehrs in den Ostseeplätzen, und besonders in St. Petersburg 254
III. Vom europäischen Landhandel . . 284
IV. Vom Handel auf dem schwarzen Meer . 287

II. Asiatischer.

I. Asiatischer Seehandel . . . 304
Das kaspische Meer . . . 305
1. Astrachan 307
Häfen an der persischen Küste . . 311
Oestliche Küste des kaspischen Meers . . 318
Gegenstände des astrachanischen Seehandels . 320
Belauf desselben 329
II. Asiatischer Landhandel . . . 333
1. Handel an der kaukasischen Grenze . . 333
1. Kisljär 338
2. Mosdok 340
Zustand des sämtlichen Handels an der kaukasischen Grenze 342

Seite
2. Handel an der kirgisischen Grenze . . 342
1. Orenburg 344
2. Troizk 351
3. Jamüschewsk 353
4. Semipalatnoi 354
5. Presnogorkow 355
6. Petropawlowsk . . . 356
7. Shelesensk 356
8. Ustkamenogorsk 356
Zustand des sämtl. Handels an der kirgisischen Grenze 357
3. Handel an der chinesischen Grenze . . 358
1. Kiächta 378
2. Zuruchaitu 383
Zustand des sämtl. Handels an der chinesischen Grenze 384
Zustand des Handels an sämtlichen asiatischen Landgrenzen 384
Zustand des sämtl. russisch-asiatischen Handels . 385
Resultate 385
Häfen am östlichen Weltmeer . . . 387

Anmerkungen und Beylagen . . 401

Zwey-

Zwey und zwanzigster Abschnitt.

Bürgerlicher Zustand der Einwohner.

Handel.

Zustand desselben am Schluß des achtzehnten Jahrhunderts, und zwar B. des auswärtigen. I. Europäischer Handel.

Vorläufige Anmerkungen.

Der auswärtige Handel des russischen Reichs theilt sich in den europäischen und asiatischen, und jeder dieser Zweige wieder in den See- und Landhandel. — Unsere Darstellung des russisch-europäischen Land- und Seehandels zerfällt in folgende drey Rubriken: 1. Loka-

le der Handelsplätze und Belauf ihres Handels; 2. Produkte, welche in den europäischen Handel kommen und Art ihres Vertriebes; und 3. Allgemeine Schilderung des europäischen Handels nach seinen verschiedenen Zweigen. — Es bedarf wol kaum der Bemerkung, daß die Leser in diesem und dem folgenden Abschnitt nur eine statistische Schilderung des Handels zu erwarten haben; alle historische Notizen sind von derselben gänzlich ausgeschlossen, weil sie nach der vorausgeschickten ausführlichen Geschichte hier nur unnütze Wiederholungen veranlaßt haben würden.

Der gegenwärtige Belauf des Handels in allen Häfen und Grenzplätzen ist zwar umständlich aus den Listen zu ersehen, die wir dem Supplementbande einverleibt haben; um jedoch den Lesern die Uebersicht desselben zu erleichtern, und zugleich Data zur Vergleichung und Beurtheilung der Zu- und Abnahme des Gewerbes jeder einzelnen Han-

delsstadt in die Hände zu geben, werden wir, statt aller Zahlangaben von einzelnen Jahren, durchgehends nur Mittelzahlen von zwey fünfjährigen Zeiträumen liefern, nämlich von den Jahren 1773 bis 1777 und 1793 bis 1797. Aus der Vergleichung beyder Angaben wird in jedem besondern Falle erhellen, wie es um den Handel vor zwanzig Jahren stand, und wie derselbe jetzt beschaffen ist. Von dem letztgenannten Zeitraum finden sich die ausführlichen Listen, aus welchen die Mittelzahlen gezogen sind, unter No. V. und VII. des Supplementbandes; von dem erstgenannten hingegen liefern wir nur die Durchschnittsangaben, da dieser Zeitraum schon zu sehr entfernt ist, als daß umständlichere Listen noch ein großes Interesse haben könnten.

Der Werth des russischen Geldes ist sich in den verschiedenen Jahren, die diese Darstellung begreift, überaus ungleich; die Le-

ser werden daher, wenn sie sich einen bestimmten Begriff von der Zu- oder Abnahme des Handels in den erwähnten beyden Zeitpunkten verschaffen wollen, genöthigt seyn, die unter No. III. des Supplementbandes gelieferten Tabellen zu Rathe zu ziehen.

I.

Lokale der Handelsplätze und Belauf ihres Handels.

Man wird diese Plätze in eben der Ordnung genannt finden, die sie an den Küsten und Landgrenzen des Reichs einnehmen, wenn man bey dem östlichsten Hafen des Nordmeers den Anfang macht, und weiter nach Westen, Süden und Osten fortgeht.

I. Seehandelsplätze.

Die Häfen des europäischen Rußlands finden sich bekanntlich an drey verschiedenen Meeren, am Eis- oder vielmehr am Nord-

meer, an der Ostsee, und am schwarzen und asowschen Meer. Jedes dieser Meere hatte ehemals für seine Häfen einen eigenen Tarif, und folglich Abgaben, die von denen in den andern Seeplätzen verschieden waren; ja sogar die Häfen an der Ostsee hatten mehr als Einen Tarif. Diese Ungleichheit existirt gegenwärtig nicht mehr. Alle Häfen des europäischen Rußlands stehen seit dem Jahr 1782 unter den nämlichen Zollgesetzen; aber nicht alle sind auf gleiche Weise zum Handel berechtigt. Die Ausfuhr russischer Produkte, nach Vorschrift des Zolltarifs, ist allen unbeschränkt freygelassen; die Einfuhr ausländischer Waaren aber nur den Häfen Petersburg, Riga und Odessa ohne Ausnahmen gestattet. In allen übrigen europäischen Häfen ist bloß die Einfuhr solcher Waaren erlaubt, die den Zoll nicht nach dem Werth vom Rubel, sondern nach Quantitäten, bezahlen, welches letztere zufolge des Tarifs nur bey den weniger bedeutenden Importa-

tionsartikeln der Fall ist. Außerdem dürfen die meisten türkischen und asiatischen Waaren nur in den Häfen des schwarzen und asowschen Meers eingeführt werden. *)

Die staatswirthschaftliche Verwaltung des Handels in den Seehäfen ist den Zollämtern und Zollvorposten anvertraut, welche über die Beobachtung der See- und Handelsgesetze wachen, die Zolleinkünfte erheben, u. s. w. Um unsern Lesern einen Begriff von der Einrichtung, dem Personale und den Gehalten eines russischen Hafen-Zollamts zu verschaffen, fügen wir in der Anmerkung 1) den Etat des Hafenzolles zu Liebau bey, welches unsers Wissens der neueste ist. Liebau nimmt, nach der Größe seines Handels, in der Reihe der russischen Seeplätze den vierten Rang ein; man kann sich daher nach diesem Maaßstabe leicht die Abänderungen denken, welche die größere

*) Alle diese Bestimmungen sind erst durch den neuesten Tarif v. J. 1797 eingeführt worden.

oder geringere Wichtigkeit des Handels in den Etats anderer Häfen nothwendig macht.

Der Seehandel darf nur in denjenigen Häfen betrieben werden, wo Zollämter oder Vorposten vorhanden sind. Um den Schleichhandel an den Seegrenzen zu verhüten, sind seit dem Jahr 1782 Zollketten und Grenzwachen an den Küsten verordnet, deren Organisation man in der Einleitung zur Schilderung des europäischen Landhandels beschrieben finden wird. Der in der Anmerkung 2) mitgetheilte Etat der Zollkette im Gouv. Kurland, von der livländischen Grenze längs den Küsten der Ostsee bis Polangen, wird einen Begriff von den Kosten geben, die diese Einrichtung an allen Küsten des europäischen Rußlands verursachen muß.

I. Häfen am Nordmeer.

Wir haben es hier nur mit demjenigen Theil des nördlichen Oceans zu thun, der die russischen Küsten von der norwegisch-lapp-

ländischen Grenze bis nach Nowaja-Semlja bespült, und der im engern Verstande das Nordmeer genannt wird, so wie der übrige Theil dieses Oceans, bis an das tschuktschische Vorgebirge, eigentlich das Eismeer heißt. Der merkwürdigste Theil dieses Gewässers ist der große, unter dem Namen des weissen Meers bekannte Busen. Die Breite desselben ist von 50 bis 100 Wersten verschieden; seine Ufer sind mit vielen kleinen, zum Theil bewohnten Inseln und mit Klippen bedeckt; das hohe Meer aber hat eine hinlängliche Tiefe für Fahrzeuge jeder Größe. Auch das Nordmeer an der Küste von Kola hat felsige Ufer, und ist selbst in beträchtlicher Entfernung von den Küsten noch immer seicht. Sowol dieses als das weisse Meer ist nur schwach gesalzen, daher beyde an den Küsten und weit ins hohe Meer mit Eis bedeckt werden, welches in manchen Jahren lange liegen bleibt. Ebbe und Fluth ist sehr merklich, und er-

streckt sich z. B. in der Dwina bis 40 Werst über Archangel. Trotz der arktischen Breite dieser Gewässer treten bey denselben noch nicht die Hindernisse ein, welche die Schiffahrt jenseits Nowaja-Semlja unmöglich machen; doch können ausländische Schiffe nur einmal des Jahrs die Reise hieher machen.

Der auswärtige Handel auf diesem Meere wird gegenwärtig aus vier Häfen betrieben, welche nach oberwähnter Ordnung folgende sind.

1. Mesen.

Eine Kreisstadt des Gouv. Archangel, die im Jahr 1780 aus zwey neben einander liegenden Dörfern errichtet wurde, und in welcher ein Hafen-Zollvorposten befindlich ist. Sie liegt in einer ziemlich hohen Gegend, am rechten Ufer des Flusses Mesen, 40 Werste vom Ausfluß desselben ins weisse Meer. Nur kleine Fahrzeuge können bis zur Stadt

hinaufgehen; die Seeschiffe müssen 30 Werste unterhalb, im Flusse, hinter dem Vorgebirge Tolstük, vor Anker gehen.

Mesen zählte im Jahr 1785 nur zehn Kaufleute, unter welchen kein einziger von der ersten Gilde war, die doch vermöge der Stadtordnung allein zum auswärtigen Handel berechtigt ist. Das Hauptgewerbe derselben besteht in der Seejagd nach Spitzbergen und Nowaja-Semlja, zu welcher sie zehn Fahrzeuge unterhalten, die auch zum Transport der Waaren zwischen hier und Archangel gebraucht werden. In den Aus- und Einfuhrlisten (Supplementband, No. V.) fehlt dieser Handelsplatz gänzlich; aber in den Zollregistern (No. VI.) kommt er jährlich mit einer kleinen Summe vor. Dieß rührt daher, weil die ausländischen Schiffe hier nur deshalb anlegen, um ihre in Archangel eingenommene Ladung mit hiesigem Holze voll zu machen.

2. Archangelsk.

Unter den Handelsstädten des weissen Meers, und unter allen auf dem Erdboden, die eine gleiche nördliche Lage haben, die wichtigste. Sie liegt am rechten Ufer der Dwina, die ihr zu einem Hafen dient, 60, oder nach andern 75 Werste von der Mündung. Unter der hiesigen wohlhabenden Kaufmannschaft giebt es mehrere Deutsche, Holländer und Engländer, die hier seit langer Zeit ansäßig sind; diese haben den auswärtigen Kommissionshandel fast gänzlich in Händen; die russischen Kaufleute führen dagegen einheimische Produkte herbey, und vertreiben die eingeführten Waaren im Reiche. Der Seehandel dauert nur vom Julius bis in den September; selten gehen die letzten Schiffe im Oktober ab.

Auf dem hiesigen kaiserlichen Werfte werden nur Kriegsschiffe (von 66 Kanonen) gebaut; aber in dem Kreise der Stadt befinden sich drey Privatwerfte, unter welchen

eins das vorzüglichste Kaufmannswerft im ganzen Reiche ist. Im Jahr 1782 hatten die archangelschen Kaufleute vier große Schiffe, die gewöhnlich nach Holland giengen. — Die kleine Kreisstadt Cholmogor, welche 73 Werste oberhalb Archangel auf einer Insel in der Dwina liegt, hat ebenfalls ein Schiffswerft, und seit 1781 auch eine Navigationsschule.

Zustand des archangelschen Handels in den Jahren

	1773–77.	1793–97.	
Einfuhr	320,863 R.	638,355 R.	
Ausfuhr	1,535,362 R.	3,019,736 —	
Total	1,856,225 —	3,658,091 —	
Uebergewicht d. Ausfuhr	1,214,499 —	2,381,381 —	
	Ein.	Ein.	Aus.
Ein= und ausgelaufene Schiffe	119	141	145

Im Jahr 1793 liefen hieselbst 68 Schiffe aus England, 20 aus Holland, 9 aus Spanien, 6 aus Hamburg, mehrere aus Bremen, Portugall, u. s. w. ein. Die hier ankommenden Schiffe sind von 50 bis 300 Lasten.

3. Onega.

Bey der Mündung des Onegaflusses, der dieser Stadt zu einem Hafen dient, in welchem auch kleine Seefahrzeuge gebaut werden.

Zustand des hiesigen Handels in den Jahren

	1773–77.	1793–97
Einfuhr	26 R.	109 R.
Ausfuhr	6,120 —	16,276 —
Total	6,146 —	16,385 —
Uebergew. d. Ausf.	5,094 —	16,167 —

	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- und ausgelaufene Schiffe : :	13	8	8

Die Ausfuhr besteht hauptsächlich aus Fichten- und Tannenbrettern.

4. Kola.

Die einzige russische Handelsstadt an den eigentlichen Küsten des Nordmeers. Sie liegt an dem kleinen Flüßchen Kola, der hier in eine Bucht fällt und dadurch einen Hafen bildet. Die fremden Schiffe, die hier jährlich ankommen, holen Stockfische und Steinbutten ab, die sie mit dem bey sich führenden Salze sogleich einsalzen. Der Reichthum der Gewässer an den kolaischen Küsten könnte indessen viel wichtigere Handelszweige hergeben, wenn die geringe Bevölkerung und die Faulheit der Lappländer (von welchen dieser Kreis des Gouv. Archangel bewohnt ist) der Vergrößerung der hiesigen Seejagd nicht im Wege stünden; die kolaische Bay wimmelt zuweilen von Wallfischen und größern Seethieren. Nach dem Tarif vom Jahr 1767 war Kola der einzige Hafen, der die

unbeschränkte Freyheit hatte, Holzwaaren auszuführen, und noch jetzt zahlen diese Artikel daselbst, so wie zu Onega und Mesen, den vierten Theil weniger an Ausfuhrzoll als alle übrige Häfen. — Die Küsten des russischen Lapplands sind zwar mit hohen, zum Theil unersteiglichen Felsen besetzt; aber zwischen denselben giebt es eine Menge kleiner bequemer Landungsplätze, so daß man von zehn zu zwanzig Wersten immer einen sichern Zufluchtsort vor Stürmen antrifft. — Kola fehlt zwar auf den Aus- und Einfuhrlisten; aber nach den Zollregistern wird hier doch jährlich eine Kleinigkeit erhoben, daher hier auch ein Zollvorposten befindlich ist.

Von den genannten vier Häfen des Nord- und weissen Meers sind also nur zwey eigentlich für den Handel wichtig. Der gesammte Zustand des Handels auf diesem Meere war in den Jahren

	1773–77.	1793–97.	
Einfuhr	320,889 R.	638,464 R.	
Ausfuhr	1,541,482 —	3,036,012 —	
Total	1,862,371 —	3,674,476 —	
Uebergew. d. Ausfuhr	1,220,593 —	2,397,548 —	
	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- und ausgelaufene Schiffe	132	149	153

II. Häfen an der Ostsee.

Dieses Meer ist, bis auf drey Engen (den Sund, den großen und den kleinen Belt) durch welche es mit der Nordsee Gemeinschaft hat, überall vom festen Lande umgeben. Die Wellen auf demselben erheben sich nicht so hoch als auf der Nordsee, sondern fallen kürzer; folgen aber auch desto geschwinder auf einander und bewirken also heftigere Brandungen. Das Wasser ist hier noch weniger gesalzen, als im Eismeer, theils

wegen seiner geringen Verbindung mit dem Ocean, theils der vielen Flüsse wegen, die sich in dasselbe ergießen. Es ist folglich auch leichter an Gewicht, daher die Schiffe in demselben nicht so schnell segeln können, als in andern Meeren; aus eben dieser Ursache ist es auch einer schnellern Fäulniß unterworfen. Eine ordentliche Ebbe und Fluth hat es gleichfalls aus den angeführten Gründen nicht. Nach den Berichten älterer Geschichtschreiber soll die Ostsee mehrmals, und zum letztenmale im Jahr 1553, ganz befroren gewesen seyn. Die Tiefe derselben beträgt an den mehresten Stellen kaum 50 Klafter; ihr Flächeninhalt wird gegenwärtig auf 3650 Quadratmeilen berechnet. Einige sehr berühmte Naturforscher behaupten die fortdauernde Abnahme des Wassers in der Ostsee; andere glauben das Gegentheil erwiesen zu haben.

Die geographische Lage des baltischen Meers macht den Handel aller an demselben

gelegenen Staaten von den Anordnungen abhängig, die der König von Dänemark für die Durchfahrt durch den Sund festzusetzen beliebt. Der Handelsvertrag, welchen Rußland im Jahr 1782 mit der Krone Dänemark abschloß, bestimmt die Abgaben, welche russische Schiffe und Produkte bey dieser Durchfahrt zu bezahlen haben. *)

Rußland hat gegenwärtig an der Ostsee sehr ausgebreitete Küsten, die sich von Lowisa bis Memel, oder von der schwedischen bis zur preußischen Grenze erstrecken. Das Meer bildet in diesem Umfange zwey große Busen, den finnischen und den rigischen, an welchen bey weitem die mehresten Häfen gelegen sind; von der eigentlichen Ostsee werden nur die Küsten Kurlands bespült.

Der finnische Meerbusen

ist der östlichste Einschnitt, den das baltische Meer in seine Küsten macht. Seine Länge

*) Vergl. Th. VI. S. 44.

beträgt 400, seine Breite 100 Werste; er bespült die Küsten des wiburgischen, petersburgischen und revalschen Gouvernements. Er ist mit unzähligen Untiefen und Steinklippen angefüllt, die keine gerade Fahrt erlauben, und das Fahrwasser oft sehr eng machen; außerdem entsteht auch beym Steigen und Fallen des Wassers ein so starker Strom, daß alle Ausrechnungen und Kunstgriffe des erfahrensten Seemannes wenig oder nichts helfen, wenn er das Tageslicht entbehren muß und sich des Nachts mit Laviren forthelfen will. Die Ufer dieses Meerbusens sind zwar nicht so weit von einander entlegen, daß nicht das eine oder das andere an einem heitern Sommertage auf der Mitte des Gewässers zu sehen wäre; aber bey trüben Tagen und im Nebel sind sie gänzlich unsichtbar. Die einzigen Zeichen, an welche sich die Seefahrenden in solchen Fällen halten, sind die vielen, mit Bergen und Wäldern versehenen Inseln, die ihnen nicht

selten auch zum Schutz und zur Zuflucht dienen. Außer den unzähligen kleinen Uferinseln, die man Scheeren nennt, giebt es deren auch größere, die zugleich bewohnt sind und an der Fahrt liegen, wie z. B. Rothscheer, Seescheer, Hogland, u. a. Die Bewohner derselben sind größtentheils geschickte Lootsen.

Das Wasser des finnischen Meerbusens ist wie das der Ostsee beschaffen, nur daß es eine noch geringere Salzigkeit hat; dieses Umstandes und seiner nördlichen Lage wegen befriert es auch jährlich von St. Petersburg bis zur Insel Hogland, doch nur in strengen Wintern mit haltbarem Eise. — Eine im Jahr 1777 bey der Akademie der Wissenschaften erschienene Seekarte zeigt die Inseln, die Ufer und deren Klippen, auch vorzüglich die Tiefe, die, besonders am südlichen Ufer, sehr geringe, höher aber von 5 bis zu 50 Klaftern verschieden ist.

Diese Beschaffenheit des finnischen Meerbusens macht die ohnehin schon starken Brandungen der Ostsee immer gefährlicher, je mehr sich die Schiffe dem Eingange desselben nähern. Zur Verhütung der Unglücksfälle dient nicht nur die immer zunehmende und durch Seekarten berichtigte Kenntniß von diesem Gewässer, sondern auch die Errichtung und Unterhaltung mehrerer Leuchtthürme oder Feuerbaken an den gefährlichen Stellen. Zur Rettung gescheiterter Schiffe ist seit dem Jahr 1755 eine unter dem Namen der Taucherkompagnie bekannte Berganstalt vorhanden, deren Stifter ein gewisser Klipping war. Dieser mit seltnen Fähigkeiten zu einem solchen Geschäfte ausgerüstete Mann hob ein im kronstädtischen Busen mit seiner ganzen Ladung versunkenes Kauffartheyschiff ganz und auf einmal aus dem Grunde, und machte dadurch das Fahrwasser wieder frey und sicher. Nach diesem Beweise seiner Geschicklichkeit ertheilte der

Senat einer Gesellschaft, die sich unter Klippings Namen gebildet und ihn zum Direktor erwählt hatte, das ausschließende Privilegium, an dem Strande und an allen Inseln der Ostsee, so weit das russische Gebiet reichte, Bergungsanstalten zu treffen und die Bergungen nach einer gesetzlich bestimmten Vorschrift zu bewerkstelligen. Nach Klippings Tode, im Jahr 1766, ward das Privilegium auf dessen Wittwe erblich übertragen, dagegen aber auch nur auf den finnischen Meerbusen eingeschränkt; eine abermalige Bestätigung dieses Privilegiums erfolgte 1794.

Die Kosten der ersten Einrichtung dieser Anstalt waren groß, und der jährlich bestehende Aufwand zur Unterhaltung derselben ist es ebenfalls; der Gewinn besteht im vierten oder sechsten Theil des Geborgenen, je nachdem das verunglückte Schiff entweder eine Werst vom Ufer, oder in einer geringern Entfernung auf den Strand oder auf

Klippen gerathen ist. In einem Zeitraum von zehn Jahren sind überhaupt 15 Schiffe im finnischen Meerbusen verunglückt; ein einziges dieser Jahre (1795) zählte allein 4 solcher Unglücksfälle; drey andere in diesem Zeitraum waren dagegen völlig von denselben befreyt: ein seltner Zufall, da der finnische Meerbusen wahrscheinlich das gefährlichste Fahrwasser in Europa seyn dürfte. Der Herbst ist freylich am meisten zu fürchten; aber auch im Frühlinge und Sommer veranlassen die starken und häufigen Nebel zuweilen Strandungen. Unter allen Seefahrern sind die Engländer diesen Unglücksfällen am öftersten ausgesetzt; theils weil sie am meisten wagen und am längsten die See halten; theils weil die Schiffe dieser Nation in den genannten Gewässern die zahlreichsten sind. *) — Die Wirksamkeit der Taucher-

*) Vergl. Friebe über Rußl. Handel, II. 143—149, wo man auch die Anordnungen und das Verfahren der Taucherkompagnie umständlich beschrieben findet.

kompagnie erstreckt sich jetzt zwar nur auf den finnischen Meerbusen: aber nach der im Jahr 1781 ergangenen Schiffahrtsordnung ist für jeden Strand der russischen Gewässer eine umständliche Vorschrift vorhanden, wie bey der Bergung gestrandeter Schiffe und ihrer Ladung zu verfahren sey.

Beym Eingange in den finnischen Meerbusen ist das nördliche Ufer desselben eine beträchtliche Strecke hindurch schwedisch, bis zur Grenzstadt Lowisa, die zur Rechten der Mündung des Grenzflusses Kymmen liegt. Vom Kymmen bis zur ersten russischen Uferstadt,

1. Rothscheersholm,

welche nach der russischen Aussprache gewöhnlich Rotschensalm genannt wird, hat man zu Wasser 18, zu Lande 30 Werste zurückzulegen. Dieser, vor den drey östlichen Mündungen des Kymmens gelegene, von dem festen Lande durch Seeengen ge-

trennte, von einer Inselkette umgebene, sehr bequeme, für Stürme gesicherte und mit vielen Ausgängen versehene Hafen, der im letzten schwedisch-russischen Kriege der russischen Flotte so wichtig geworden war, ist seit dem Jahr 1791 befestigt, und zur Aufnahme der Scheerenflotte eingerichtet. Russische Kaufleute hatten hier 1795 ungefähr 30 Häuser und einige Kramläden aufgebaut; aber als ein bloßer Kriegshafen hat dieser Ort keinen Seehandel.

Die in der Nachbarschaft von Rothscheersholm liegende Insel Hogland hat zwey Feuerbaken. Weiterhin findet sich noch eine auf der Insel Seitsaari.

2. Friedrichshamn,

Kreisstadt des wiburg. Gouv. und Grenzfestung, liegt zu Wasser 13, zu Lande 28 Werste von Rothscheersholm, auf einer Halbinsel. Außer der sehr regelmäßig gebauten Stadt giebt es noch zwey Vorstädte, von de-

nen eine, Namens Sandby, den eigentlichen Hafen einschließt. Die Kaufleute, welche den Seehandel treiben, sind hier, wie in Wiburg, größtentheils Deutsche.

Zustand des hiesigen Handels in den Jahren

	1773—77.	1793—97.
Einfuhr	35,745 R.	24,291 R.
Ausfuhr	20,528 —	45,222 —
Total	56,273 —	69,513 —
Uebergew. d. Einfuhr	15,217 —	
Uebergew. d. Ausfuhr	= =	20,931 —

	Ein.	Ein.	Aus.
Ein= und ausgelaufene Schiffe = =	80	20	19

Die Entfernung von hier bis zur Gouvernementsstadt

3. Wiburg

beträgt 110 Werste. Dieser Ort liegt 15 Werste vom Meer und hat einen guten geräumigen Hafen, welcher 10 bis 13 Fuß Fahrwasser enthält. Doch pflegen in denselben nur kleinere Schiffe einzulaufen; die größern bleiben 12 Werste von der Stadt in einem wohlbedeckten und geräumigen Sunde, wo auch die Kaufleute ihre Niederlagen haben. Der meiste Handel wird gegenwärtig mit England, und ward vordem mit Holland betrieben. Die Stadt hat nur Ein eigenes Schiff, das vorzüglich Kramwaaren aus Lübek abholt. Die Ausfuhrprodukte kommen größtentheils aus der Provinz, werden aber auch zum Theil aus dem innern Rußland vermittelst des ladogaischen Kanals hieher geliefert.

Zustand des hiesigen Handels in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	145,943 R.	114,825 R.
Ausfuhr	78,026 –	117,365 –
Total	223,969 –	232,190 –
Ueberg. d. Einf.	67,917 –	
Ueberg. d. Ausf.	„ „	„ 2,540 –

	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- und ausgelaufene Schiffe	171	63	64

Die östlichste Spitze des finnischen Meerbusens wird der kronstädtische Busen genannt. Er reicht von der Insel, auf welcher Kronstadt liegt, bis nach St. Petersburg, ist etwa 25 Werste lang, 10 bis 15 Werste breit, und kann eigentlich als die Vereinigung der Mündungsarme der Newa angesehen werden, da er bey völliger Windstille einen westlichen Wasserzug zeigt, und süßes, selbst bey Kronstadt trinkbares Wasser hat. In diesem Busen sind viele seichte Stellen, zwischen welchen jedoch ein andert-

halb bis zwey Klafter tiefes Fahrwasser vorhanden ist, welches aber fortwährend, wiewol sehr langsam, immer seichter wird, daher die großen Kauffartheyfahrer, um ihre Ladung nach Petersburg zu schaffen, in Kronstadt Lichter nöthig haben, und die in Petersburg gebauten Kriegsschiffe durch sogenannte Kameele heruntergeschafft werden müssen. Am Ende des kronstädtischen und am Anfange des finnischen Meerbusens liegt die Insel, auf welcher

4. Kronstadt

als der Vorhafen oder Piräus von Petersburg merkwürdig ist. Diese Insel, die jetzt gleichfalls den Namen der Stadt führt, ist von St. Petersburg in WNW. 22 Werste, vom ingrischen Ufer 7, und vom karelischen 12 Werste entfernt. Am östlichsten Ende derselben steht die Stadt, mit ihren drey Häfen, die groß, sicher und bequem sind, aber süßes Wasser haben. Der Kauffarthey-

hafen liegt westlich, die beyden Kriegshäfen östlich. Da Schiffe, die über 10 Fuß tief gehen, nicht nach Petersburg hinauffsegeln können, so werden die größern Kauffarthey-fahrer durch petersburgische und olonezische Gallioten gelöscht und befrachtet. Dieß ist die Ursache, weshalb hier ein Zollamt befindlich ist, und die petersburgischen Kaufleute hier Kommissionaire halten; hierauf beruht auch das kaufmännische Gewerbe von Kronstadt, welches eigentlich als kein Handelsplatz angesehen werden kann. Demungeachtet findet hier im Sommer ein großes Gewühl statt. Die Anzahl der beständigen Einwohner von Kronstadt beläuft sich über 12,000, von welchen die meisten zur Flotte gehören; der kleinere Theil besteht aus deutschen, englischen und russischen Kaufleuten und Kommissionairen. Um die Zeit der stärksten Schiffahrt soll sich die Volksmenge von Kronstadt bis auf 30,000 Menschen vermehren.

Nach den Zollregistern findet in Kronstadt keine Einfuhr statt, da alle hieher kommende Schiffe für Rechnung oder an die Adresse petersburgischer Kaufleute befrachtet sind. Diejenigen russischen Produkte, welche den Winter über hier liegen bleiben, werden bey ihrer Verschiffung im folgenden Frühjahr als die Ausfuhr von Kronstadt angesehen. Diese betrug in den Jahren

	1773—77.	1793—97.
Ausfuhr	44,792 R.	148,685 R.

Die Schiffe, welche hier einlaufen, werden, wie billig, auf Rechnung des petersburgischen Hafens gesetzt.

5. St. Petersburg,

die erste Handelsstadt des Reichs, liegt an der Mündung und auf den Inseln der Newa. Die Beschaffenheit dieses Flusses gestattet, wie schon gesagt, den größern Schiffen nicht, bis hieher herauf zu kommen; kleinere gehen in die große Newa oder den Hauptarm, pas-

siren

firen des Nachts die vom ersten Admiralitäts-theil nach Wassili-Ostrow führende Schiff-brücke, und legen am linken Ufer der kleinen Newa bey der Börse vor Anker, in deren Nachbarschaft auch das Zollamt, die Packhöfe, Ambaren oder Magazine, u. s. w. befindlich sind.

Petersburg hatte im Jahr 1790: 12 namhafte Bürger, unter welchen ein Engländer und ein Deutscher; 106 Kaufleute von der ersten, zum auswärtigen Handel berechtigten Gilde, unter welchen 32 Ausländer; 46 dieser Gilde zugeschriebene ausländische Gäste; 17 Kaufleute der ersten Gilde aus andern russischen Städten; und endlich noch außer den Gilden 28 englische, 6 holländische, 5 lübekische, 4 dänische, 4 französische, 2 portugiesische und einzelne deutsche, schweizerische, italienische und spanische Häuser.

Für den Handel der ersten Gilde waren 1790 angestellt: 3 kaiserliche Hofmäkler und 5 für Geld und Schiffe; ferner 17 russische und eben so viel ausländische Geld- und Waarenmäkler bey der Börse. Unter den 62 damals vorhandenen Brakern waren 30 für Hanf und Flachs, 8 für Talg und Oel, 7 für Heringe, Kaviar und Hausenblase, 3 für Tobak, 8 für Juften, 3 für Pferdehaar und Schweinsborsten, eben so viele für Hasenfelle, und ein Rhabarberbraker im Dienst der Krone. Die Hälfte dieser Stellen ist gewöhnlich mit Ausländern besetzt.

Der Handel von St. Petersburg begreift fast alle Aus- und Einfuhrartikel, welche auf den Zolllisten des europäischen Rußlands vorkommen; sein Zustand im Allgemeinen war in den Jahren

	1773—77.	1793—97.
Einf.	7,974,169 R.	21,014,185 R.
Ausf.	9,342,586 —	30,013,659 —
Total	17,316,755 —	51,027,844 —
Uebergew. d. Ausfuhr	1,368,417 —	28,999,474 —

	Ein.	Ein.	Aus.
Ein= und ausgelaufene Schiffe = =	732	1029	1033

Unter den hier ankommenden Schiffen sind weit über die Hälfte englische; auf diese folgen die dänischen, dann die russischen, schwedischen, amerikanischen, lübekischen, preußischen, spanischen, portugiesischen, hamburgischen, u. s. w. Die Anzahl der russischen, hier ein= und auslaufenden Schiffe beträgt jährlich zwischen 60 und 70. In den Jahren 1793 und 94 kamen jährlich im Durchschnitt 905 Schiffe an, die 80,309 Lasten führten; die Anzahl der abgehenden betrug 924, und sie führten

79,879 Lasten. Unter den angekommenen Schiffen waren 248 mit voller Ladung, 222 nicht völlig beladen, und 435 mit Ballast. Da die russischen Waaren voluminöser sind als die ausländischen, so ist dieses Verhältniß leicht zu erklären; in den angeführten Jahren aber war es auffallender als gewöhnlich, wegen des bekannten Einfuhrverbots vieler ausländischen Waaren vom 8. April 1793. *) — Seit dem Jahr 1781 hat Petersburg ein Werft für die Erbauung russischer Handelsschiffe, mit welchem zugleich eine Navigationsschule verbunden ist. Gewöhnlich sind vier Stapel im Gange, aber ihre Anzahl kann willkührlich vermehrt werden. Bey dem Werft findet sich eine Modell- und Zeichenkammer, in welcher man die Muster aller üblichen Bauarten von Kauffartheyschiffen findet. Dieß Institut kostet der Stadtkasse jährlich 7800 Rubel. —

*) Vergl. Th. VI. S. 55.

Im Jahr 1800 giengen russische Schiffe für Rechnung russischer Rheder nach verschiedenen europäischen Häfen, und machten sich in Einer Reise mehr wie doppelt bezahlt.

Westlich von St. Petersburg, am südlichen Ufer des finnischen Meerbusens, finden wir zuerst die Seestadt

6. Narva.

Die Hindernisse, welche die Felsen der Narowa oberhalb der Stadt dem einheimischen Handel entgegen stellen, sind schon im Vorhergehenden angeführt; auch dem auswärtigen Handel ist die Beschaffenheit dieses Flusses unterhalb der Stadt nicht sehr günstig. Die Mündung desselben ist nämlich 12 Werste von der Stadt entfernt, und obgleich der Fluß eine ansehnliche Tiefe hat, so können doch Schiffe, die tiefer als 6 bis 7 Fuß gehen, nicht bis zur Stadt gelangen, weil eine Sandbank die Mündung verstopft hat. Die größern Schiffe müssen daher auf der

unsichern Rhede einen Theil ihrer Ladung löschen oder Rückfracht einnehmen, welches nicht nur Unkosten und Beschwerden verursacht, sondern zuweilen auch mit Gefahr verknüpft ist. Bey einfallenden Stürmen gehen wol einige Wochen hin, ehe die Ladung voll wird, und dieß ist die Ursache, weshalb das nämliche Schiff höchstens nur zweymal in einem Sommer die Reise nach Narva machen kann. Nicht selten leidet Schiff und Ladung Schaden, da letztere floßweise und in Lodjen ab- und zugeführt werden muß. Im August 1747 wurden in Einer Nacht durch einen Sturm aus WNW. 27 Schiffe, und darunter 23 ausländische ans Land getrieben; einige scheiterten gänzlich, wobey 106 Personen, und unter diesen 54 Russen, das Leben verloren. Vorfälle dieser Art schrecken die Ausländer ab, im Herbst wieder zu kommen. Diejenigen Schiffe, welche Flachs abholen, können, weil sie größtentheils Ballast führen, den sie auf der Ballastrhede aus-

werfen, bis an die Stadt segeln, wo sie einen Theil ihrer Ladung einnehmen; aber so bald sie sieben Fuß tief liegen (die holländischen Schiffe gehen gewöhnlich 14 bis 15 Fuß tief) müssen sie hinaus auf die Rhede, und den Rest ihrer Ladung durch Lichter nachholen lassen. — Die vor mehreren Jahren mit vielen Unkosten zur Vertiefung der Mündung angewandte Arbeit hat nicht den gehofften Erfolg gehabt.

Die hiesigen Kaufleute sind größtentheils eingeborne Deutsche. Sie befrachten keine Schiffe auf eigene Rechnung; der Ausländer sendet sie, um die von ihm beorderten oder erhandelten Waaren abzuholen. Sehr selten hat ein hiesiger Balkenhändler selbst ein Schiff auf seine Rechnung befrachtet, aber niemals Vortheil dabey gefunden. Seit vielen Jahren befinden sich hier auch, bald mehr bald weniger, englische Kaufleute; sie bezahlen den Bürgern, auf deren Namen sie Waaren verschiffen, zwey Procent Provision.

Zustand des Handels in den Jahren

	1773–77.	1793–97	
Einfuhr	44,282 R.	127,819 R.	
Ausfuhr	367,732 —	446,437 —	
Total	412,014 —	574,256 —	
Ueberg. d. Ausf.	323,450 —	318,618 —	
	Ein.	Ein.	Aus.
Ein= und ausgelaufe=ne Schiffe =	116	86	88

7. Reval.

Diese Stadt liegt nah an der Küste des finnischen Meerbusens, und hat einen guten sichern Hafen, in welchen die Schiffe fast mit jedem Winde einlaufen können. Durch die Nähe von Baltischport, (welches den Schiffen, wenn alle Häfen und Rheden voll Eis sind, immer einen sichern Aufenthalt gestattet,) sieht sich Reval im Stande, sehr früh und spät im Jahre ausländische Waaren zu bekommen, daher mehrere Artikel im Früh=

ling und Herbst von hier zu Lande nach Petersburg geführt werden. Dieser Umstand, das vor einigen Jahren ergangene Verbot, seidne, baumwollene, u. a. Waaren auf dem Landwege über Polen einzuführen, vorzüglich aber der Tarif von 1782, *) haben zur Vergrößerung des hiesigen Einfuhrhandels so viel beygetragen, daß im Jahr 1790 anderthalb Millionen mehr im Zoll einkamen als sonst gewöhnlich. Durch den Tarif von 1797 hat dieser Handel eine große Einschränkung erlitten, da Reval nach demselben zu den Häfen gehört, welche keine Waaren importiren dürfen, die den Zoll nach dem Werth vom Rubel bezahlen. — Der Ausfuhrhandel ist und war stets unbedeutend, welches in dem Mangel an Rückfracht für die ankommenden Schiffe seinen Grund hat; die Zufuhr aus der Provinz reicht hiezu nicht hin, und auch diese wird noch durch den Mangel an innern Wasserkommunikationen

*) Vergl. Th. VI. S. 389.

erschwert. Dieser Umstand ist von solchem Einflusse, daß im Jahr 1792 unter 200 eingelaufenen Schiffen nur zwey Rückfracht bekamen. — Die hiesigen Kaufleute sind fast durchaus Deutsche; vor einigen Jahren gehörten deren 55 zur ersten Gilde.

Zustand des Handels in den Jahren

	1773—77.	1793—97.	
Einfuhr	453,707 R.	1,675,131 R.	
Ausfuhr	209,653 —	339,250 —	
Total	663,360 —	2,014,381 —	
Uebergew. der Einfuhr	244,054 —	1,335,881 —	
	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- und ausgel. Schiffe	92	101	89

Die Ausfuhr geht hauptsächlich nach Lübek, Schweden, Dänemark und Portugall. Die lübekischen Schiffer, welche Waaren nach Reval brachten, fiengen vor mehreren Jahren an, die Frachten unmäßig zu steigern;

dieß bewog die revalische Kaufmannschaft, eine Rhederey zu errichten, und drey eigene Schiffe anzuschaffen, welche die Waaren von Lübek abholen sollten. Sie machten 1775 die ersten Reisen, wodurch die Frachten von Lübek nach Reval sogleich um 40 Procent fielen. Ein viertes Schiff, welches viele Reisen nach Amsterdam gethan hatte, verunglückte 1774. Jetzt hat das Haus Jürgens und Komp. 6 Schiffe, die für Rechnung desselben fahren.

Ganz am Eingange des finnischen Meerbusens, 44 Werste westlich von Reval, liegt der Hafen

8. Baltisch-Port,

der, wenn er vollendet werden könnte, wegen seiner Größe und völligen Sicherheit gegen Stürme und Wellen sowol, als gegen alle feindliche Angriffe, einer der ersten in Europa seyn würde. Schon Peter der Große hatte die Absicht, ihn durch die Kunst zu

vervollkommnen; die Kaiserinn Elisabeth ließ diese Arbeit wirklich anfangen, welche unter Katharinen der Zweyten seit 1762 sehr thätig betrieben, 1769 aber völlig eingestellt wurde, weil die damit verknüpften Schwierigkeiten eine glückliche Vollendung sehr zweifelhaft, wo nicht gar unmöglich machten. Wegen des süßen Newawassers bey Kronstadt braucht Rußland einen andern Hafen für die Flotte; vielleicht findet man ihn mit wenigern Kosten bey Reval; aber keiner käme dem von Baltischport gleich, wenn es möglich wäre, die angefangene Arbeit nach dem entworfenen Plane auszuführen. Von allen Seiten gesichert, mit einer doppelten bequemen Einfahrt versehen, 7 Werste lang, gegen N. 3, und gegen S. 5 Werste breit, überall 10, und selbst an den Ufern ungefähr 4 Klafter tief, gegen die Winde durch eine hohe steile Felsenwand geschützt, die nebst einigen Untiefen und Sandbänken feindliche Landungen wo nicht unmög-

lich, doch sehr schwer machen würde: dieß sind die vorzüglichsten Eigenschaften dieses Hafens, der sich in den großen und kleinen absondern läßt.

Der große Hafen wird gegen O. und S. vom festen Lande, gegen W. aber von der Insel Klein-Roog eingeschlossen. Zwischen der Insel und dem festen Lande bleiben also zwey Eingänge offen; der gegen W. hat 3 Werste Breite, und nur an wenigen Stellen bis 4 Klafter Tiefe; seine Verengung durch einen Molo bot also keine große Schwierigkeiten dar, und konnte auch ohne Befürchtung für die Sicherheit des Hafens gänzlich wegbleiben. Der zweyte nördliche Eingang hingegen hat bey einer ebenmäßigen Breite durchaus 10, an vielen Stellen eine größere, und an einer sogar 19 Klafter Tiefe: ihn bis auf eine geräumige Einfahrt zu verschließen, war der Gegenstand aller bisher unternommenen Arbeit. Nach dem entworfenen Plane sollte der Molo von der

Landseite 800 Schritte lang in die See gehen; von der Insel aus, wo die Tiefe geringer ist, sollte die Arbeit eine weit längere Strecke fortgeführt, und die Oeffnung zwischen beyden Dämmen mit Bollwerken versehen werden. Die übrigen Vertheidigungsanstalten, Schanzen, Batterieen, Verbindungsbrücken, u. s. w. übergehen wir. — Steine gaben die Felsenufer her; die Arbeit ward durch Uebelthäter verrichtet.

Als der Befehl ergieng, den Bau einzustellen, hatte der Molo von der Landseite schon seine beschlossene Länge von 800 Schritten; der Seedamm von der Insel war bereits 300 Schritte lang. Im Grunde des Meers hatten diese Dämme 60 bis 80 Klafter Breite; ihre Höhe betrug 21, ihre Breite oben 70 Fuß. Die aufgewandten Kosten wurden auf 6 Millionen Rubel berechnet. — Seitdem sind bey jedem Sturme aus N.W. Stücke versunken. Einige Kenner halten die

Vollendung für möglich; andere behaupten das Gegentheil.

Der kleine oder sogenannte hölzerne Hafen liegt in dem großen, einige hundert Schritte vom Molo entfernt, gleich unter dem Flecken. Er ist zwar nur mit einem Damm von Balken umgeben, gewährt aber den einlaufenden Schiffen Sicherheit und Bequemlichkeit; sie können sich ganz nahe ans Ufer legen und finden überall 32 Fuß Wasser. Die ersten Frühjahrsschiffe treffen hier besonders einen erwünschten Zufluchtsort an, weil dieser Hafen immer sehr früh vom Eise befreyt ist; die Herbstschiffe halten zuweilen ihr Winterlager daselbst; im Jahr 1771 sah man deren 14 hier überwintern. Jedes in den Hafen einlaufende Schiff bezahlt bloß einige Sporteln an den Kontrolleur oder Hafenmeister; aber alle verkaufte oder ausgeladene Waaren werden bey dem revalischen Zollamt berechnet, unter welchem die hiesige Zollexpedition steht.

Die kleine Stadt Baltischport, welche ihren Ursprung dem Hafenbau zu danken hat, wäre eben dieses Hafens wegen zu einer Seehandelsstadt sehr gut gelegen; aber Reval ist zu nahe, und überdem fehlt es an Rückfracht. — Einige Werste von der Stadt steht ein hoher Leuchtthurm; ihr gerade gegenüber liegen die Inseln Groß- und Klein-Roog, nach welchen der Ort vor seiner Umbenennung im Jahr 1762 Rogerwieck hieß.

Der rigische Meerbusen

wird das Gewässer genannt, welches innerhalb der ehstnischen, lettischen und kurischen Küste befindlich ist und von einigen davor liegenden Inseln eingeschlossen wird. Der Grund ist übersandet und ohne gefährliche Klippen; auf der Höhe hat der Busen ungefähr 20 Klafter Tiefe; an den überall niedrigen Ufern ist er seicht. Das Wasser ist wie in der Ostsee, nur noch schwächer gesalzen; es bedeckt sich jeden Winter an den

Ufern

Ufern und zwischen den Inseln mit Eise; in strengen Wintern befriert zuweilen der ganze Busen.

An der nördlichsten Bucht dieses Busens, den Inseln Dagden und Worms gegenüber, liegt die Seestadt

9. Habsal,

die auf ihrer Rhede kleine Schiffe aufnehmen kann. Leider scheint dieser Hafen, der jährlich von einigen Lübekern, Schweden, und ehemals auch Holländern besucht ward, durch den sich anhäufenden Sand immer seichter zu werden. Die Schiffe müssen ohnehin drey Werste von der Stadt vor Anker legen und dort laden und löschen. Die hiesigen Kaufleute haben nur einige Kornzufuhr aus der Nachbarschaft, und wenig Absatz ausländischer Waaren, da der größte Einfuhrhandel über Reval geht.

Zustand des hiesigen Handels in den Jahren

	1773–77.	1793–97.	
Einfuhr	17,598 R.	13,506 R.	
Ausfuhr	17,500 –	5,705 –	
Total	35,098 –	19,211 –	
Uebergew. d. Einf.	98 –	7,801 –	
	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- u. ausgel. Schiffe	12	5	3

Man sieht aus dieser Vergleichung, daß der Handel von Habsal seiner gänzlichen Erlöschung nahe ist.

10. Pernau

liegt einige hundert Schritte von der See, am Pernauflusse, der für kleine Schiffe zur Noth die Stelle eines Hafens vertritt. Schiffe, die tiefer als 7 Fuß gehen, müssen auf der Rhede, 2 bis 3 Werste von der Stadt, liegen bleiben, wo sie bey heftigen Stürmen zuweilen auf den Strand getrieben

werden. Kleinere können, wenn der Wind stark aus der See weht, mit ihrer Ladung bis unter die Stadt gehen, aber nicht mit völliger Ladung absegeln. — Alles, was vom revalischen Handel gesagt worden, gilt auch vom pernauischen, nur in einem geringern Verhältniß.

Zustand des Handels in den Jahren

	1773—77.	1793—97.	
Einfuhr	73,934 R.	1,131,792 R.	
Ausfuhr	187,732 —	475,849 —	
Total	261,666 —	1,607,641 —	
Uebergewicht d. Ausfuhr	113,798 —		
Uebergewicht d. Einfuhr	= =	= 655,943 —	
	Ein.	Ein.	Aus.
Ein= und ausgelaufene Schiffe =	= 66	84	68

11. Riga.

Nach Petersburg die wichtigste Handelsstadt im Reiche. Bey ihrer etwas ungünstigen Lage, zwey Meilen von der See, muß die vorbeyfließende Düna die Stelle eines Hafens vertreten; aber für schwerbeladene Schiffe ist dieser Fluß nicht tief genug; selbst die Rhede ist wegen der vielen Sandbänke und Untiefen sehr unbequem, und bey nächtlichen Stürmen zuweilen gefahrvoll. Diese Beschaffenheit der Düna nöthigt die größern Schiffe bey Dünamünde oder auch auf der rothen Düna, einem Nebenarm, ungefähr eine Meile von der Stadt, zu löschen und zu laden; denn das 10 Fuß tiefe Wasser des Hauptarms wird bey einer großen Dürre noch seichter. Da die vor mehreren Jahren zur Vertiefung des Fahrwassers unternommenen kostbaren Arbeiten und die zur Verengung des Flusses aufgeführten Seitendämme den gehofften Erfolg nicht gehabt haben, so wird jetzt hinter Dünamünde (einem kleinen Fort,

an der Mündung, zur Vertheidigung der Einfahrt) gegen die kurländische Seite mit großen Kosten ein starker Steindamm in der Ostsee aufgeführt, welcher einen Hafen bilden und einschließen soll. Die Breite der Düna beträgt bey Riga 900, und bey Dünamünde 1700 Schritte. Sie fließt dicht unter den Stadtwällen vorbey, wo vom ersten Frühjahr bis in den späten Herbst eine Floßbrücke unterhalten wird, bey welcher die kleinen oder nicht völlig beladenen Schiffe anlegen. Für Schiffe, die genöthigt sind, in Riga zu überwintern, ist, zur Verhütung des etwannigen Schadens beym Eisgange, nahe bey der Stadt an der Düna ein mit Schleusen versehener Hafen eingerichtet worden, in welchem die Schiffe ohne Gefahr ihr Winterlager halten können. Diese Eisgänge richten zuweilen fürchterliche Verwüstungen an; im Jahr 1771 z. B. betrug der durch die Ueberschwemmung verursachte Schaden über 200,000 Albertsthaler.

Die hiesigen Kaufleute sind, wie in allen livländischen Seestädten, größtentheils eingeborne Deutsche; doch giebt es hier auch mehrere russische, englische, lübekische und holländische Häuser, die zum Theil schon seit langer Zeit etablirt sind. Die meisten Kaufleute sind Kommissionairs; nur wenige treiben einen Spekulationshandel. Die Ausfuhr ist von jeher in Riga beträchtlich größer gewesen, als die Einfuhr; die Ursachen, weshalb letztere seit dem Jahr 1782 noch mehr abgenommen hat, sind in der Geschichte des Handels ausführlich entwickelt worden. *) Der neueste Tarif vom Jahr 1797 setzt Riga, in Rücksicht auf die Zollabgaben, mit den übrigen Häfen auf gleichen Fuß; außerdem genießt Riga mit St. Petersburg das ausschließliche Vorrecht, auch solche Waaren einführen zu dürfen, die den Zoll nach dem Werth vom Rubel bezahlen. Diese Umstän-

*) Th. VI. S. 357 bis 366, und 381 bis 388.

de werden seinen Einfuhrhandel in den nächstfolgenden Jahren wahrscheinlich vergrößern.

Zustand des hiesigen Handels in den

Jahren	1773–77.		1793–97.	
Einfuhr	2,027,782 R.		1,920,389 R.	
Ausfuhr	4,422,166 –		10,123,332 –	
Total	6,449,948 –		12,043,721 –	
Uebergew. d. Ausfuhr	2,394,384 –		8,202,943 –	
	Ein.		Ein.	Aus.
Ein- u. ausg. Sch.	729		802	826

Riga hat zwar ein Schiffswerft, aber die Anzahl der eignen Schiffe, die es in seinem Handel braucht, ist unbeträchtlich. Diejenigen Kaufleute, die für eigne Rechnung fahren lassen, kaufen entweder ihre Schiffe im Auslande, oder lassen sie daselbst, besonders in pommerschen Häfen, bauen; doch kaufen auch zuweilen hiesige Rheder archangelsche Schiffe.

Der rigische Meerbusen wird hauptsächlich durch die Insel Oesel eingeschlossen, deren südliche Küste der nördlichen kurländischen gegenüber steht; gegen N. und NO. ist Oesel durch schmale Meerengen vom festen Lande und von den Inseln Dagden und Moon getrennt. Alle diese Meerengen bilden also Einfahrten in den rigischen Meerbusen; aber ihre Beschaffenheit in Rücksicht auf die Schiffahrt ist sehr verschieden.

Die Meerenge zwischen der öselschen und kurischen Küste, durch welche alle nach Riga, Pernau und Arensburg gehende Schiffe in den rigischen Meerbusen segeln, ist zwar 5 bis 6 Meilen breit, aber dennoch sehr gefährlich für Schiffer, welche die Fahrt nicht genau kennen. Auf der öselschen Seite ragt das Vorgebirge Serleen, welches den äußersten Punkt einer Landspitze bildet, die Schworben (eigentlich Sworwe) genannt wird, ziemlich weit in der See hervor; und auf der kurischen Küste macht ein mehr als

zwey Meilen in das Meer gehender Riff, Domesnes genannt, das Fahrwasser sehr schmal und für die ganze Gegend äußerst unsicher. Es werden daher auch auf Oesel eine, auf Domesnes aber zwey Feuerbaken unterhalten, auf welchen, vom August an, fünf Monate hindurch des Nachts Feuer angezündet wird. Die Unterhaltung der beyden letztern fällt der Stadt Riga zur Last, ob sie gleich auf kurischem Gebiete stehen, da der rigische Handel dabey am meisten interessirt ist; die Kosten belaufen sich jährlich auf 2500 Alb. Thl. — Die Schiffer müssen, um das rechte Fahrwasser zu treffen, ihren Lauf so richten, daß beyde kurische Leuchtthürme nur Ein Feuer zu seyn scheinen.

Der Sund zwischen Oesel und Dagden hat kaum eine halbe Meile Breite; er wird nur von wenigen Schiffen befahren, denen einige bezeichnete Orte, Windmühlen u. s. w. zu Merkmalen dienen. — Der sogenannte kleine Sund zwischen Oesel und Moon ist

nichts breiter; aber die Meerenge zwischen Oesel und dem festen Lande hat an einigen Stellen 3, an andern 20 Meilen Breite.

Die Meerenge zwischen Moon und dem festen Lande wird der große Sund genannt. Seine Breite ist sehr verschieden; bey der Stelle, wo die gewöhnliche Ueberfahrt ist, beträgt sie zwey Meilen. Die Schiffe, die durch diesen Sund gehen, nehmen gewöhnlich zur Sicherheit Bauern als Lootsen auf, wofür jedes Schiff fünf Rubel bezahlt; wenn sie diese Vorsicht vernachläßigen, so können sie bey den herumliegenden kleinen Inseln leicht auf Sandbänke gerathen. — Der ehemalige Arrendator oder Pächter eines der dasigen Krongüter hat das Verdienst, diese Bauern zu guten Schiffern, ja sogar zu Schiffsbaumeistern gebildet zu haben; er unterhielt zugleich ein eigenes Schiff, mit welchem er, unter Aufsicht eines holländischen Schiffers, allerley Produkte nach den livländischen Seestädten führte.

Mitten im rigischen Meerbusen, 15 Meilen von Riga und eben so weit von Oesel, liegt die Insel Ruun, die sich schon von weitem durch einen Birkenwald ankündigt, und auf welcher, den Schiffern zum Besten, eine Feuerbake unterhalten wird.

Die Insel Oesel ist voller Buchten und Einwiecken, hat aber nur Einen besuchten Hafen bey der See- und Handelsstadt

12. Arensburg.

Die Schiffe müssen auf der Rhede, welche der große Kessel genannt wird, und bey Stürmen gefährlich ist, eine Meile von der Stadt vor Anker gehen, und daselbst aus- und einladen, weil der sogenannte Hafen jetzt nur für Flöße fahrbar ist, ob er gleich ehemals eine größere Tiefe gehabt zu haben scheint. Es gab hier in ältern Zeiten reiche Kaufleute, deren Namen noch jetzt im Andenken, und von deren Nachkommen mehrere geadelt sind; seit der Pest aber, die zu

Anfange dieses Jahrhunderts hier und in Livland wüthete, ist ihre Anzahl sehr eingeschmolzen. Die öselschen Güterbesitzer führen ihr Korn jetzt gewöhnlich nach Reval und Pernau, wo sie bessere Preise finden; sie kaufen also dort auch ihre Bedürfnisse ein, und dadurch sinkt der Handel von Arensburg immer mehr. Die Schiffe, welche hier einlaufen, kommen aus Holland, Lübek und Schweden.

Zustand des Handels in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	17,758 R.	11,711 R.
Ausfuhr	33,895 –	49,078 –
Total	51,653 –	60,789 –
Uebergew. der Ausfuhr	16,137 –	37,367 –

	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- und ausgelaufene Schiffe	9	8	9

Noch ist auf der Insel Oesel der kleine aber ehemals wichtige Hafen

13. Sonnenburg

zu bemerken, in welchem die größten Schiffe bequem und sicher liegen können. Die großen Quadersteine, mit welchen er ausgemauert war, und die eisernen Ringe zur Befestigung der Schiffe sind noch vorhanden. Bey allen seinen Vorzügen ist dieser Hafen jetzt unnütz, weil ihn, aus Mangel einer Stadt, kein Schiff besucht.

Die kurländische Ostseeküste

ist niedrig und das Meer an derselben noch weit vom Ufer seicht. Das Wasser hat hier, wo keine große Flüsse es verdünnen, zwar einen sehr unangenehmen Geschmack, ist aber doch wenig gesalzen. An dieser Küste hat Rußland gegenwärtig zwey Häfen, welches also die einzigen sind, die es unmittelbar an der Ostsee besitzt.

14. Windau

liegt an dem Flusse gleiches Namens, der durch seine Ergießung in das Meer eine Rhede bildet, auf welcher Kauffartheyfahrer mittlerer Größe mit Sicherheit vor Anker liegen können. Der Zustand des hiesigen Handels interessirt uns, nach dem Plan unsers Werks, nur seit der russischen Besitznehmung Kurlands, folglich nur in den Jahren

	1796—97.	
Einfuhr . . .	98,702 R.	
Ausfuhr . . .	471,348 —	
Total . . .	570,050 —	
Uebergew. d. Ausfuhr .	372,646 —	
	Ein.	Aus.
Ein- u. ausgel. Schiffe	61	53

15. Liebau.

Die kleine Bucht, in welche das bey der Stadt vorbey fließende Flüßchen Liebau fällt,

vertritt die Stelle eines Hafens. Die Schiffe finden hier 11 bis 12 Fuß Wasser.

Zustand des Handels in den Jahren

	1796–97.	
Einfuhr : : :	931,551 R.	
Ausfuhr : :	2,028,520 –	
Total : :	2,960,071 –	
Uebergew. d. Ausfuhr :	1,096,969 –	
	Ein.	Aus.
Ein- u. ausgel. Schiffe	266	259

Von den genannten 15 ostseeischen Häfen sind also nur 12 eigentliche Seehandelsstädte. Diese folgen nach der Größe ihres Handels gegenwärtig folgendermaßen auf einander.

Belauf des ganzen Handels, in den Jahren 1793–1797.

1. St. Petersburg	51,027,844 R.
2. Riga : :	12,043,721 –
3. Liebau : :	2,960,071 –

4. Reval	:	:	2,014,381 R.
5. Pernau	:	:	1,607,641 –
6. Narva	:	:	574,256 –
7. Windau	:	:	570,050 –
8. Wiburg	:	:	232,190 –
9. Kronstadt	:	:	148,658 –
10. Friedrichshamn	:		69,513 –
11. Arensburg		:	60,783 –
12. Habsal	:	:	19,211 –

Zustand des gesammten Ostseehandels, in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einf.	10,790,918 R.	27,063,896 R.
Ausf.	14,724,610 –	44,264,423 –
Tot.	25,515,528 –	71,328,319 –
Uebergew. d. Ausf.	3,933,692 –	17,200,527 –

	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- und ausgelaufene Schiffe	2007	2525	2511

III. Häfen am schwarzen und asowschen Meer.

Dieses große Bassin, welches durch den Kanal von Konstantinopel oder den thracischen Bosphorus mit dem Marmorasee, und vermittelst desselben durch den Kanal der Dardanellen oder den Hellespont mit dem mittelländischen Meere, und folglich mit dem Ocean, zusammenhängt, hat eine Länge von 1746, und eine Breite von 518 Wersten. Der Grund, welcher, nach der Analogie der Küsten zu schließen, felsig zu seyn scheint, hat keine hervorragende Klippen, und ist, so weit man ihn kennt, übersandet. Die starken Brandungen, die hier wie auf allen eingeschlossenen Meeren statt finden, haben dieses Meer in den Ruf gebracht, daß die Schiffahrt auf demselben sehr gefährlich sey; aber eine genauere Kenntniß desselben hat dieses, durch die Türken ausgesprengte Vorurtheil vernichtet. — Das Meerwasser ist selbst auf der Höhe nur wenig gesalzen; auch

werden die Schiffe in diesem Meere mehr als in andern von Seewürmern verletzt. Diese Würmer finden sich besonders an der ganzen Küste der taurischen Halbinsel, von Sebastopolis bis Theodosia und Kertsch. Die äußere Bekleidung eines Schiffs wird von denselben in etwa zwey Jahren gänzlich zerfressen. Man hat dawider noch kein Mittel wirksamer gefunden, als daß man die Schiffe, wenigstens ein Jahr ums andere, auf die Seite legt und mit Pechkränzen und Wacholdergesträuch brennt, welches eine gefährliche, und sogar den Bau der Schiffe durch das Umlegen zerstörende Verfahrungsart ist. In dem minder gesalzenen asowschen Meer und im Liman bey Otschakow stehen diese Würmer ab, und man hat bemerkt, daß die Schiffe, die von ihnen zerbohrt sind, daselbst mehr Wasser ziehen, im schwarzen Meer aber wieder dichter werden. — Die Kälte legt der Schiffahrt hier nur geringe Hindernisse in den Weg. Die Küsten des asowschen Meers

pflegen vom Anfange des Novembers bis gegen das Ende des Februars zugefroren zu seyn; die Mündung des Dneprs und das Meer bey Akkermen sind gewöhnlich nur im December und Januar mit Eis belegt; in allen übrigen Häfen ist dasselbe den ganzen Winter hindurch kaum sichtbar, wenigstens wird es der Schiffahrt in dieser Jahrszeit nie hinderlich. Die südlichen, noch mehr aber die östlichen Küsten dieses Meers sind gebirgig; die nördlichen und westlichen hingegen desto flacher.

Das russische Gebiet an diesem Meer erstreckt sich gegenwärtig auf die ganze nördliche Küste, von der Mündung des Dnestrs bis an die des Kubans. Die Häfen und Handelsplätze, welche es an derselben hat, sind von W. nach O. folgende.

Hart an dem linken Ufer des L i m a n s oder M ü n d u n g s b u s e n s vom D n e s t r, dem türkischen Akkermen gegenüber, steht die Stadt und der Zollvorposten

1. Ovidiopolis,

Russisch Owidiopol, Tatarisch Adshider. Ihren jetzigen Namen hat sie daher erhalten, weil man glaubte, daß dieß der Verbannungsort gewesen wäre, dessen Andenken Ovid durch seine Klagelieder verewigt hat; Kenner des Alterthums hingegen behaupten, daß das berühmte Tomi entweder in der Gegend des heutigen Tomiswar (bey den Osmanen Pargala, bey den Griechen Puglicora) oder an der Stelle von Kili oder Kilia-Nova (ehemals Lykostomon) zu suchen sey. — Das jetzige Ovidiopolis ward, nebst dem otschakowischen Gebiete, zu welchem diese Stadt gehörte, 1791 an Rußland abgetreten. Im Jahr 1796 kommt sie zum erstenmal in den Zollregistern mit einer Zolleinnahme von 800 Rubeln vor; in den Aus- und Einfuhrlisten von diesem Jahr fehlt sie aber noch. Im Jahr 1797 betrug hieselbst die

Einfuhr	:	4,151 R.
Ausfuhr	:	5,675 —
Total	:	9,826 —
Uebergew. der Ausfuhr	:	1,524 —

Die Zahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe ist nicht bemerkt.

Der Liman des Dnestrs hat zwey Mündungen; jede hält von 19 bis 30 Fuß Tiefe; außerhalb derselben findet man aber nur 8 bis 9 Fuß in schmalen Fahrwassern, die schwer zu treffen sind, weil sie sich jährlich verändern.

Ungefähr 12 Werste nordöstlich von Ovidiopolis, ebenfalls im Gebiet von Otschakow, liegt die Stadt

2. Odessa,

welche ihren Namen nach dem alten Ordesus oder Odessus erhalten hat, das der Muthmaßung einiger Alterthumsforscher zufolge wirklich auf dieser Stelle gestanden haben soll,

Sie hieß bey den Türken Hadshibei. Die Geschichte der Erbauung des hiesigen Hafens seit dem Jahr 1794, seine wichtige Bestimmung und seine treffliche Beschaffenheit findet man im 19ten Abschnitte *) beschrieben. Die Waaren, die von hier ausgeschifft werden, kommen theils vom Dnestr, theils vom Dnepr, und werden in Transportfahrzeugen hieher gebracht; die großen Magazine zur Aufbewahrung derselben, die man unter Katharinens Regierung zu bauen anfieng, sind jetzt vollendet. — Im Jahr 1795 kam Odessa zum erstenmal in den Handelslisten vor; seit dieser Zeit betrug im Durchschnitt die

		1795—97
Einfuhr	=	88,972 R.
Ausfuhr	=	61,113 —
Total	=	150,058 —
Uebergew. der Einfuhr	=	27,859 —

*) Th. VI. S. 187.

	Ein.	Aus.
Ein- u. ausgel. Schiffe	69	48

Der hiesige Handel ist bisher beständig im Steigen gewesen. Im Jahr 1795 betrug er 68,000; im folgenden 172,000; und im dritten 208,000 Rubel. Die Einfuhr hat aber beständig ein Uebergewicht über die Ausfuhr gehabt.

Die folgenden vier Seestädte liegen am Liman oder Mündungsbusen des Dneprs, der seiner Größe wegen als ein eigenes Gewässer betrachtet werden kann. Dieser Busen hat 50 Werste Länge, und 3 bis 10 Werste Breite. Auch der Bug bildet bey seiner Mündung einen Liman, der sich mit dem Liman des Dneprs vereinigt. Letzterer stellt der Schiffahrt große Hindernisse entgegen. Der Fluß theilt sich, seiner schwachen Strömung wegen, in mehrere Arme; aber ihre Mündungen sind so versandet, daß sie kaum 6 Fuß Wasser haben. Die Kauffahrer müssen also, außerhalb dieser Mündun-

gen, an einigen tiefen Landungsplätzen beladen werden. Die Kriegsfahrzeuge, die ehedem bey der Admiralität zu Cherson gebaut wurden, konnten nicht anders als auf Kameelen hinunter gebracht werden. Diese Unbequemlichkeiten waren die Veranlassung, daß man einen andern Ort zur Anlegung eines Stapelplatzes für die Dneprschiffahrt suchte. Nikolajew, am Bug und Ingul, bot eine treffliche Lage zur Erbauung von Kriegsschiffen dar, aber es taugte nicht für den Handel, da es zu weit von der innern Kommunikation mit dem Dnepr entfernt ist; überdem wurde es den Kauffahrtheyschiffen sehr beschwerlich, den Bug hinaufzufahren; bey widrigem Winde brauchten sie hiezu mehr Zeit, als erforderlich ist, um vom Liman des Dneprs nach Konstantinopel zu segeln. — Der Hafen von Odessa, der allen Forderungen entspricht, ist jetzt an die Stelle von Nikolajew getreten, wie wir weiterhin sehen werden.

3. Otschakow.

An der äußersten Mündung des Limans vom Dnepr, einige Werste westlich von der Mündung des Bug. Die hiesige Rhede ist sehr unsicher, und zum Ueberwintern taugt der Hafen gar nicht, da der Eisgang des Bugs und Dneprs den Schiffen gefährlich wird.

Zustand des hiesigen Handels in den Jahren 1793–97.

Einfuhr	168,434 R.	
Ausfuhr	99,565 –	
Total	267,999 –	
Uebergew. d. Einfuhr	67,869 –	
	Ein.	Aus.
Ein- u. ausgel. Schiffe	90	32

Der Handel von Otschakow ist seit der Entstehung von Odessa (1795) in beständigem Abnehmen;

1793 betrug er 453,662 R.
1794 „ „ 546,452 –

1795	=	=	140,747 —
1796	=	=	126,835 —
1797	=	=	72,304 —

4. Nikolajew.

Ein Flußhafen mit einem Zollvorposten, einige Werste oberhalb der Mündung des Bugs, der sich hier in den Liman des Dneprs ergießt. Diese Stadt, die 65 Werste von Cherson liegt, wurde 1791 auf einer ganz wüsten Stelle angelegt; 1792 baute Michaila Leontjewitsch Falejew, der vom Fürsten Potemkin den Auftrag erhalten hatte, den Bau dieser neuen Stadt zu dirigiren, über 450 Häuser; 1794 war durch die Betriebsamkeit des Admirals Nikolai Semenowitsch Mordwinow die Häuserzahl schon auf 700 gestiegen. Seit der Verlegung der Admiralität von Cherson hieher, hat die Stadt noch mehr zugenommen.

Der Anlage nach wird sie eine der niedlichsten Städte des Reichs werden. Sie liegt auf einer trefflichen Fläche, zwischen dem Ingul und Bug, welche sich gleich unterhalb der Stadt vereinigen. Der Marktplatz und die schönsten Gebäude finden sich längs dem Ingul, wo auch oberhalb die Admiralität angelegt ist. Die übrigen Häuser sind in gerade, sehr breite Straßen vertheilt, die sich in rechten Winkeln durchschneiden und regelmäßige Quadrate bilden. Die ansehnlichsten Gebäude stehen am Marktplatze, wo auch die Börse befindlich ist, die einen Flügel des Rathhauses einnimmt. Die Admiralität bildet ein großes geschlossenes Quadrat, und der Werft liegt gegen eine solche Krümmung, daß die vom Stapel laufenden Schiffe gerade den Ingul hinunter in den Bug gehen. — Da Kauffahrtheyschiffe nicht bis zur Stadt hinaufgehen können, so hat sie auch auf unsern Listen keine Einfuhr; weil die nach Nikolajew gehenden Waaren

in andern Seeplätzen in der Nachbarschaft verzollt werden. Ihre Ausfuhr betrug in den Jahren 1793–97

Ausfuhr 53,536 R.

In diesen fünf Jahren war nur Ein Schiff von Nikolajew ausgelaufen, aber keins eingegangen. Der Handel dieser Stadt ist ebenfalls im Sinken, wie man aus folgender Vergleichung ersehen kann.

1793	betrug der Handel	106,515 R.
1794	= =	95,400 –
1795	= = =	8,802 –
1796	= = =	18,609 –
1797	= = =	37,341 –

Die Errichtung des Hafens von Odessa scheint auch hier die Epoche des Verfalls zu seyn.

5. Cherson.

Russ. Cherßòn, am rechten Ufer des Dneprs. Auch diese Stadt führt mit Unrecht einen alten Namen, denn das ehema=

lige berühmte Cherson, Korsun oder Chersones lag auf der nordwestlichen Küste der taurischen Halbinsel, in der Gegend, die heutiges Tages von den Tataren Tschortschun genannt wird. — Der Ort besteht aus der Festung, der oberhalb gelegenen Vorstadt, und der stromabwärts liegenden Bürgerstadt. Die Festung schließt das Arsenal und den Admiralitätswerft ein. — Der Liman des Dneprs ist bey Cherson über 15 Werste breit, aber mit vielen niedrigen Inseln angefüllt, die bey hohem Wasser überschwemmt werden. Vom Meer ist diese Stadt 70 Werste entfernt. — Der hiesige Handel wird entweder über Otschakow und Nikolajew, oder von dem 30 Werste unterhalb gelegenen Pristan Glubokinskaja aus betrieben, bis wohin die größten Schiffe den Strom hinauf kommen können. Aus dieser Ursache hat auch Cherson nur einen Zollvorposten, und auf unsern Listen keine Einfuhr. Dagegen betrug in den Jahren

1793—97.

die Ausfuhr 96,702 R.

Es liefen 37 Schiffe aus. — Der hiesige Handel nimmt von Jahr zu Jahr immer mehr ab.

1793	betrug er	147,822 R.
1794	" " "	68,701 —
1795	" " "	47,695 —
1796	" " "	48,756 —
1797	" " "	35,533 —

6. Kinburn.

Türk. Kilborun. Auf der äußersten Spitze der Landzunge, welche die linke Seite des Limans vom Dnepr einschließt, Otschakow gegenüber. Kinburn dient mehr dazu, in Verbindung mit letzterer Stadt die Mündung des Dneprs zu beschützen, als einen eigentlichen Hafen zu bilden, wozu es gar keine Anlage hat. *) Auch wird hier seit der

*) Vergl. Th. VI. S. 103.

Besitznehmung der Krim kein Handel getrieben.

Die jetzt zu beschreibenden acht Häfen finden sich sämtlich an den Küsten der taurischen Halbinsel. Nach dem Manifest vom 13. Febr. 1798 sollten sie, mit Ausnahme einiger unbedeutenden, die gänzlich geschlossen wurden, zu Freyhäfen erklärt werden; *) aber dieser Plan ist nicht zur Ausführung gekommen.

7. Eupatoria.

Russ. Jewpatorija, Tat. Güsl-Oewe, welches von den Russen in Koslow verwandelt wird. Es ist sehr ungewiß, wo das Eupatoria der Alten gelegen habe; das heutige liegt an der westlichen Küste der taurischen Halbinsel, an einer flach zirkelförmigen sandigen Bucht, auf einer sanft ansteigenden Fläche, ist wohl bewohnt, hat aber, nach tatarischer Art, krumme schmale Gassen

*) Vergl. Th. VI. S. 192.

und Häuser, die hinter den hohen Mauern der Gehöfte verborgen sind. Ein jetzt verstorbener französischer Kaufmann, Sauron, der hier einen einträglichen Handel nach Konstantinopel und nach der Levante trieb, hatte an der See das schönste Haus mit guten Magazinen und einer Maschine, den Weizen zu reinigen. Am westlichen Ende der Stadt, hart am Strande, findet sich die Quarantaine.

Die Rhede von Eupatoria ist allen Stürmen aus drey Weltgegenden offen, und nur an der Nordseite durch das Land und die Stadt gedeckt. Es wäre daher zu wünschen, daß durch Anlegung eines Seedammes (der auf der Bank, am westlichen Ende der Bucht, bey der Quarantaine, wo 7 bis 10 Fuß Tiefe ist, gut anzubringen wäre,) ein kleiner sicherer Hafen eingerichtet würde, wo die Schiffe ohne Gefahr ihre Quarantaine halten könnten. Bisher sind zuweilen in einem Jahr so viele Fahrzeuge verunglückt, daß niemand

mand mehr Assekuranz nach den Häfen des schwarzen Meers zeichnen wollte, zum großen Abbruch des Handels, der in Eupatoria von allen Häfen des schwarzen Meers der stärkste ist. Die nahe Zufuhr aus der krimmischen Steppe und vom Dnepr giebt hier zum Kornhandel die vorzüglichste Bequemlichkeit. Nach dem erwähnten Manifest sollte dieß einer der begünstigtsten Freyhäfen, und der Sammelplatz aller fremden Nationen, außer den Griechen, werden. Die bisherigen Einwohner bestanden aus Russen, Tataren, Griechen, Armeniern und Juden.

Zustand des hiesigen Handels in den Jahren 1793–97.

Einfuhr	62,670 R.	
Ausfuhr	215,317 –	
Total	277,987 –	
Uebergew. d. Ausfuhr	152,647 –	
	Ein.	Aus.
Ein- u. ausgel. Schiffe	67	108.

Der Handel von Eupatoria ist seit 1793 beständig gefallen, scheint sich aber wieder erholen zu wollen.

1793	betrug	er	426,276	R.
1794	=	= =	328,410	—
1795	=	= =	167,077	—
1796	=	= =	138,347	—
1797	=	= =	329,822	—

8. Inkermen.

Am seichtesten Ende der großen Bucht, an welcher auch Sebastopolis liegt und die sogleich näher beschrieben werden soll. Eine öde Stadt, die, so lange sie unter russischer Herrschaft steht, keinen Handel gehabt hat.

9. Sebastopolis.

Russ. Sewastopol, Tat. Achtjar (nach einem sonst auf der Nordseite des Hafens gelegenen tatarischen Dorfe) ebenfalls an der südwestlichen Küste der Halbinsel, ist sogleich nach der Besitznehmung der Krim,

wegen des vortreflichen Hafens, angelegt worden und sehr schnell zu einer beträchtlichen Stadt angewachsen. Sie liegt auf der südlichen Seite des Hafens, längs einer Landspitze, die sich allmälig landeinwärts erhebt, die äußerste Spitze nur ungefähr 30 Fuß über dem Meere steht; und ist in parallele berganlaufende Straßen vertheilt, die von einigen Queergassen durchschnitten sind. Vorn auf der Landspitze ist die Admiralität, das Arsenal und die Häuser der Seeoffiziere; höher sind die Bürgerwohnungen und der Markt. Die Kasernen, Hospitäler und Magazine bilden auf der andern Seite des kleinen Hafens eine Art von Vorstadt. An der sogenannten Artilleriebucht sind der Zoll und die Kasernen der Artillerie, und an der nächstfolgenden kleinen Bucht die Quarantaine befindlich.

Den Hafen wissen die Engländer nur mit dem von Malta und Mahon zu vergleichen. Die Hauptbucht erstreckt sich fast gerade südostwärts ins Land und ist von ihrer Mün-

dung bey der Sewernaja Koßa (Nordspitze) bis zum Ausfluß des Baches Bijuk-Useen, der in die Spitze der Bucht fällt, völlig 6 Werste lang, an seiner Mündung 600 Klafter breit, weiter landeinwärts aber von 800 Klafter abnehmend bis zu 350 und 300. Ihre mittlere Tiefe ist von der Mündung an nirgend über 10 und 11, und bis zum ehemaligen Dorfe Achtjar, wo jetzt die Magazine für das Seewesen sind, nirgend unter 9 Klafter, und nimmt nach beyden Ufern zu regelmäßig bis auf 3 Klafter ab. Im ganzen Hafen ist keine Klippe und nur vor der Sewernaja Koßa liegt eine kleine Bank, die bey der Einfahrt vermieden werden muß. Das obere Ende des Hafens wird gegen Inkermen immer seichter und behält gegen den Ausfluß des Baches nur ½ bis ¼ Klafter Wasser. Die Einfahrt des Hafens ist auf den zwey entgegengesetzten Landspitzen durch Batterieen vertheidigt. Außerdem befindet sich eine Batterie der Stadt gegenüber, und zwey

auf der doppelten Landspitze der Stadt, mit einer höher liegenden Defension; die eine Batterie, welche halbzirkelförmig ist, bestreicht zugleich die Einfahrt der Artilleriebucht, welche sonst der Stadt gefährlich werden könnte. Der große Hafen hat, sowol als der kleine, durch die landeinwärts immer höher aufsteigende Haldung des Kalkflözes, vor allen Winden den vollkommensten Schutz: nur drängen sich zuweilen westliche Orkane durch die Mündung hinein und treiben die vordersten Schiffe auf ihre Anker.

Ungefähr 750 Klafter von der äußern Mündung giebt der große Kriegshafen gegen S. zum W. gleichsam einen kleinen Arm ab, welches der kleine Hafen ist. Dieser erstreckt sich über 2½ Werste ins hohe Land, ist bey der Mündung nur 200 Klafter breit, giebt darauf gegen S. (an seiner O. Seite) einen kleinen, kaum 300 Klafter langen, mit Matrosenwohnungen umbauten Busen ab, und nimmt in Breite und Tiefe, die nirgends

über 6 bis 9 Klafter ist, gegen seine gekrümmte Spitze allmälig ab. Wenn die Flotte abtakelt, so legt sie sich in diesen Nebenhafen, wo sie in völliger Sicherheit ist; wird sie armirt, so legt sie sich in dem großen Hafen in Linie vor Anker.

Die kleine, kaum 300 Klafter lange Artilleriebucht, welche ihren Namen von den an derselben erbauten Artilleriekasernen hat, ist der Mündung des Hafens etwas näher, und nur durch die 2 bis 300 Klafter breite Landspitze, auf welcher die Stadt liegt, von jenem kleinen Hafen geschieden.

Noch befindet sich, 900 Klafter von dem kleinen Hafen, auf eben der Seite ein kleiner, schmaler, 250 Klafter langer Einbusen, in welchem die Kriegsschiffe sehr bequem auf die Seite gelegt, gebrannt *) und neu beschlagen werden.

*) S. oben die Beschreibung des schwarzen Meers.

See- und Landwinde wechseln Morgens und Abends in der Direktion des Hafens ab, kühlen die Luft und sind zugleich dem Ein- und Auslaufen der Schiffe günstig, da in der See außer dem Hafen am meisten nordwestliche und nordöstliche Winde herrschen.

Das ofterwähnte Manifest bestimmte Sebastopolis ausschließlich zu einem Kriegshafen; auch spielte dieser Ort während des vergangenen Quinquenniums unter den Handelsstädten des schwarzen Meers eben keine hervorstechende Rolle. Es betrug daselbst in den Jahren = 1793—97.

die Einfuhr	61,779 R.		
Ausfuhr	3,830 —		
Total	65,609 —		
Uebergew. der Einfuhr	57,949 —		
	Ein.	Aus.	
Ein- u. ausgelauf. Schiffe	76	8.	

Ausländische, besonders griechische und türkische Waaren, kann man hier ziemlich

leicht von den Schiffen erhalten, welche der Quarantaine wegen, oder um sich auszubessern, hieher kommen; aber zum Exporthandel ist Sebastopolis, wegen Schwierigkeit der Zufuhr, aller andern Vortheile ungeachtet, und dessen, was man zur Aufnahme desselben verfügen könnte, durchaus nicht geeignet. Auch der sonst wol zuweilen gelungene Schleichhandel mit Eisen, Tauwerk und andern Kronmaterialien, so wie das Bauen kleiner Fahrzeuge, ist jetzt zu sehr erschwert. Gleichwol laufen, wegen der treflichen Lage und Sicherheit des Hafens, viele Schiffe, besonders im Frühjahr, in die Quarantainebucht ein, theils um ihre Quarantaine abzuwarten, theils um einige Waaren abzusetzen oder sich auszubessern; und es würde für die Handelsschiffahrt des schwarzen Meers ein oft gefährliches Verbot seyn, wenn man Kauffahrern alle Zuflucht hieher untersagen wollte, wie man mit dem Hafen zu Balaklawa gethan hat.

Der ganze Landwinkel, der durch den Hafen von Sebastopolis auf der einen Seite, und auf der andern durch den von Balakklawa gleichsam abgeschnitten ist, bildet eigentlich ein großes Vorgebirge, das einen Theil der Halbinsel ausmacht. Das Gebirge macht hier an der See hohe, steile, felsige Ufer, und bildet zwischen dem großen Hafen von Sebastopolis und der Landspitze Fanarû vier Buchten, welche alle zu so viel Häfen dienen könnten. Die dem Hafen von Sebastopolis am nächsten gelegene und kleinste Bucht, an deren westlichem Ufer die eigentliche Stadt Cherson oder Cherrones lag, wird noch heutiges Tages von den Tataren Tschortschun, von den Russen aber, wegen der daselbst angelegten Quarantaine, Karantinnaja Buchta genannt. Sie ist nicht völlig 1 Werst lang, und sehr schmal und gekrümmt, aber für die daselbst einlaufenden Schiffe sehr sicher. — Die zweyte, über 2 Werste ins Land einschneidende Bucht wird jetzt Stre-

lezkaja Buchta genannt. Ihre Tiefe ist am Eingange 10 bis 12 Klafter; im Innern aber nimmt sie von 6 bis auf 2 Klafter ab. — Die dritte, Kruglaja Buchta (die runde Bucht) hat den Namen mit der That; sie ist nicht völlig 1 Werst breit und lang, hat nirgend viel über 6 Klafter Tiefe, und in ihrem Busen eine kleine Insel, um welche der Ankergrund seicht ist. — Die vierte, Kasazkaja Buchta, macht gegen die See mit der letzten, die man Fanarü zu nennen pflegt, einen gemeinschaftlichen Busen, und ist von dieser durch eine kaum 350 Klafter breite Landzunge getrennt. Ihre Tiefe nimmt einwärts von 10 auf 8, endlich auf 5, 4, 3 und 2 Klafter ab.

10. Balaklawa,

welches seinen heutigen Namen wahrscheinlich dem griechischen festen Schlosse Pallakium verdankt, ist gegenwärtig, da die ehemaligen tatarischen Einwohner es verlassen haben,

wiederum beynahe bloß von Griechen bewohnt. Diese Stadt ist nämlich dem albanischen Battaillon eingeräumt, welches größtentheils aus Griechen besteht, die Rußland im Archipelag gedient hatten. Die Stadt liegt hart am Hafen, am Fuß der Berge, welche ihn umgeben. Der Hafen ist tief, und weil er von hohen Bergen bedeckt, und gegen die See wenig geöffnet ist, so still wie ein Teich. Seine Länge beträgt nicht über 1½ Werste, und die Breite ungefähr 200 Klafter. Der Eingang ist zwar sehr tief, aber zwischen hohen Felsen so schmal, daß kaum zwey Schiffe bey einander vorbeysegeln können. Er war, ungeachtet seine Einfahrt gefährlich scheint, dennoch eine heilsame Zuflucht für Schiffe, die im Sturme gegen die Halbinsel getrieben wurden, und die Spitze des Chersones nicht vorbeykommen konnten. Weil aber die Kontrebande nicht zu verhindern war, wozu die gewinnsüchtigen Griechen gern die Hand boten, und dadurch be-

ständige Gefahr einer Pestansteckung entstand, so ist er 1796 völlig gesperrt worden, wodurch aber auch schon einige Schiffbrüche veranlaßt worden sind.

11. Sudak.

Dieser Hafen hat seinen Namen von der alten genuesischen Festung Soldaja. Recht unter dem Festungsberge bildet die See, durch eine Reihe Klippen, einen eingeschlossenen kleinen Hafen. Der Ort ist jetzt ganz unbewohnt.

12. Theodosia.

Russ. Feodoßija, Tat. Kaffa oder eigentlich Kefa. Hat eine treffliche, und zum Handel überaus vortheilhafte Lage, und war der wichtigste Stapelplatz der Genueser in der Krim. Jetzt ist der ganze Ort, ein paar kleine Quartiere abgerechnet, ein ungeheurer Schutthaufen. Die starken und hohen Stadtmauern, die von den Genue-

fern herrühren, stehen noch größtentheils unversehrt, sind aus Bruchsteinen erbaut, und, besonders an der Seeseite, mit zahlreichen Batteriethürmen versehen. Der Hafen, welcher durch eine Bucht gebildet wird, ist der größte von ganz Taurien; er kann über 200 Schiffe fassen, ist aber zum Ueberwintern nicht sicher genug. Nach dem erwähnten Manifest war dieser Ort als Freyhafen, nebst Eupatoria, vorzüglich begünstigt, und sollte der Hauptsammelplatz der Griechen werden, die sich in Zukunft in Taurien niederlassen würden. Bisher ist der Handel hier nicht sehr bedeutend gewesen. Es betrug in den Jahren 1793—97.

die Einfuhr	47,484 R.
Ausfuhr	42,057 —
Total	89,541 —
Uebergew. d. Einfuhr	5,427 —

	Ein.	Aus.
Ein- und ausgel. Schiffe	44	33

Die Meerenge, welche das schwarze Meer mit dem asowischen verbindet, wird jetzt von den Russen der jenikalische Sund genannt, und führte bey den Alten den Namen des cimmerischen Bosphorus. Die Breite dieses Sundes, von der europäischen Küste bis zur Sewernaja Koßa oder der nördlichen schmalen Landzunge auf der asiatischen Seite, beträgt nur 4 Werste. Der Bosphor hat bey stillem Wetter an der Oberfläche gemeiniglich eine Strömung hinauswärts. Die Tiefe des Fahrwassers ist von 10 bis 17 Fuß, und die größte Tiefe findet sich in einem Abstande von etwas mehr als einer Werst längs dem europäischen Ufer, wo selbige, sobald man Jenikale vorbey ist, auf 17, 19 und 22 Fuß steigt, im asowischen Meer aber wieder auf 17 und 14 Fuß abnimmt. Die Direktion des eigentlichen schmalen Kanals, der nicht viel über 4 Werste lang ist, geht von SW. nach NO. Von diesem Kanal erweitert sich der Bosphor,

sowol durch die Bucht bey Kertsch, als auch durch den Tamanischen Busen, und verengt sich dann wieder durch die Jushnaja Koßa und die Inseln, die der Spitze derselben anhängen. Der Bosphor pflegt übrigens, ungeachtet seiner Strömung, auch bey mittelmäßig strengen Wintern, nebst einem großen Theil des asowischen Meers, mit Eis belegt zu werden, wozu das Treibeis aus dem Don die hauptsächlichste Veranlassung ist.

Der Schlüssel des Bosphors und des asowischen Meers sind die Batterieen Pawlowsk und Alexandrowsk. Erstere liegt nur einige Werste südlich von Kertsch. Die vom entgegenstehenden Ufer herkommende Jushnaja Koßa (südliche Landspitze) und die erwähnten bey derselben befindlichen Inseln und Bänke vermindern die Breite der Meerenge hier auf weniger als 4 Werste, so daß das Fahrwasser von 22 bis 26 Fuß dicht unter den Kanonen dieser Batterieen vorbeygeht. Den ganzen Sommer hindurch liegt hier im

Bosphor eine Fregatte zur Brandwacht, die, wenn die Straße Eis zu treiben anfängt, nach Sebastopolis zurückkehrt. Nicht weit von der erstgenannten Batterie befindet sich die Quarantaine von Kertsch, die noch bis jetzt sehr wenig Bequemlichkeit für die Seefahrenden darbietet.

13. Kertsch.

Ruff. Wosfor, d. i. Bosphorus, liegt in dem gegen das schwarze Meer erweiterten Theil des Bosphors, in einer sichern, auf 11 bis 15 Klafter Tiefe guten Ankergrund habenden Bucht, die einen bequemen Hafen bildet. Die Festung ist aus Bruchsteinen erbaut, und eine Schanze an der Südseite bestreicht den Hafen.

Zustand des hiesigen Handels in den Jahren

	1793–97.	
Einfuhr	9,814 R.	
Ausfuhr	8,751 –	
Total	18,565 –	
Uebergew. der Einfuhr	1,063 –	
	Ein.	Aus.
Ein- und ausgel. Schiffe	33	46

Kertsch wäre der bequemste Ort, um eine allgemeine Quarantaine für das ganze asowische Meer anzulegen. Dieß würde nicht nur die innern Provinzen des Reichs vor aller Pestansteckung sichern, sondern auch beträchtliche Kosten ersparen, welche die Quarantainen in Taganrog und an verschiedenen Küstenstellen des asowischen Meers erfordern. Zugleich würde dieß eine Erleichterung des Ausfuhrhandels, und eine Beförderung der Küstenschiffahrt (cabotage) gewähren, woran es noch so sehr fehlt. Denn 1) könnten nach Kertsch, (wenn dieser Ort, bey vermehrter unausbleiblicher Be-

Bayerische
Staatsbibliothek
München

völkerung, zu einer Art von Niederlage der russischen Waaren würde) größere Schiffe, die durch den kaum 15 bis 16 Fuß tiefen Bosphor nicht einsegeln können, hier geladen, und die Fracht dadurch, und weil die Schiffe zwey Reisen in Einem Sommer machen würden, wohlfeiler werden; und 2) würden die donischen Kähne, welche Eisen, Getreide, Hanf, Segeltuch und Masten nach Taganrog führen, diese Waaren gerade nach Kertsch bringen, wo der Hafen zum Laden der Schiffe viel bequemer ist. Aller dieser einleuchtenden Vortheile ungeachtet, ist dieser mehrmals gemachte Vorschlag nie zur Ausführung gekommen, weil die wohlhabende taganrogische Kaufmannschaft, die darinn die Abnahme ihres Handels voraussah, zur Hintertreibung derselben nichts gespart hat. Die Anlage einer Quarantaine in Kertsch würde der Krone fast nichts kosten, da die alte Festung eine unverbesserliche Anlage dazu ist, und die Schiffe, die in Taganrog mit vieler

Bayerische Staatsbibliothek München

Mühe geladen werden müssen, könnten hier dicht an das mit Steinen wohleingefaßte Ufer der Festung anlegen.

14. Jenikale.

Vier Werste von Kertsch, auf der äussersten Spitze der Halbinsel, welche eigentlich den Kanal des asowischen Meers bilden hilft. Es ist eine unregelmäßige Festung, in welcher auch eine Quarantaine befindlich ist. Die Stadt liegt von der Festung südwestwärts an der See; sie hat keinen eigentlichen Hafen, sondern bloß eine Rhede.

Zustand des hiesigen Handels in den Jahren 1793–97.

Einfuhr	4,746 R.	
Ausfuhr	9,465 –	
Total	14,211 –	
Uebergew. der Ausfuhr	4,719 –	
	Ein.	Aus.
Ein- und ausgel. Schiffe	7	8

Der Sund von Jenikale setzt das schwarze Meer mit dem

Asowischen Meer

in Verbindung, daher letzteres auch als ein Busen des ersteren angesehen werden kann. Dieses Meer, welches bey den Alten der mäotische Sumpf genannt wurde, hat 400 Werste Länge und 60 bis 140 Werste Breite. Seine Küsten sind überall, selbst an der kaukasischen Seite, flach, und bestehen aus trocknen Steppen. Es hat keine Inseln; der Spiegel desselben ist rein; die Schiffahrt wird durch keine verborgene Klippen gefährdet; auch reicht die Tiefe für Fregatten und andere kleine Kriegsfahrzeuge hin. Die Ufer aber sind, bis weit ins Meer hinein, seicht, und diesen Fehler haben auch fast alle Flußmündungen. Der Zufluß, den der schmelzende Schnee im Frühjahr bewirkt, erhöht den Wasserspiegel des asowischen Meers nur um einen Fuß. Die geringe

Salzigkeit desselben kann das Zufrieren nicht verhindern; es bedeckt sich daher jährlich vom December bis in den März, wenigstens an den Küsten, mit Eis, so daß die Schiffahrt in den Wintermonaten gänzlich unterbrochen ist. — Zwischen der taurischen Halbinsel und der aus derselben hervorgehenden schmalen Landzunge Arabat bildet das asowische Meer einen zwar langen, aber in seiner Breite nur von 2 bis 20 Wersten verschiedenen Busen, den man wegen seiner bösen Ausdünstungen im Sommer das faule Meer nennt. Die arabatische Landzunge wird auf der krimischen Seite durch die Festung Arabat geschlossen. An dem andern Ende derselben, bey der Ueberfahrt über den Kanal, der das faule Meer mit dem asowischen verbindet, liegt auf dem festen Lande das Fort Tonkoi oder Jenitsche. Die Erdzunge hat eine Länge von 110 Wersten. Es ist auf derselben eine starke Fahrt von kleinrussischen Fuhrleuten, die Proviant nach

der Krim, und Fische zurückführen. — Die merkwürdigsten Seeplätze des asowischen Meers sind folgende.

15. Petrowsk.

Diese Festung liegt an der Mündung des Flüßchens Berda, das höchstens 3 Klafter breit, selten über eine Arschine tief ist, und keinen rechten Ausfluß in die See hat. Nach Güldenstädts Bericht könnte hier, trotz dieser Unbequemlichkeiten, dennoch mit einiger Hülfe von Seiten der Kunst, ein bequemer Hafen erschaffen werden, weil das Meer hier um vieles tiefer ist, als bey Taganrog, und weil die Fahrt von hier nach dem jenikalischen Sunde mit einerley Winde zurückgelegt werden kann. Bisher ist für diesen Platz noch nichts gethan, und er hat keinen Handel.

16. Mariupol.

Am Kalmius, in einer sehr vortheilhaften Lage. Diese Stadt wird von griechi-

schen Kauf- und Handwerksleuten bewohnt. In die Mündung des Kalmius können Tumbassen oder Kähne, die 1000 bis 1500 Pud tragen, einlaufen, und solcher sind etwa fünf den Einwohnern gehörige vorhanden, die außerdem noch 40 Fischerfahrzeuge halten.

Der wichtigste Hafen am asowischen Meer, der einzige, der von auswärtigen Handelsschiffen besucht wird, ist bey der Festung

17. Taganrog

befindlich, die in Kanzleyschriften Troizkaja Krepost na Taganroge genannt wird. Sie liegt auf dem höchsten Theil einer Landzunge, die, durch Gründe, die zum Meer laufen, abgeschnitten, wie ein Vorgebirge in den Seebusen ausläuft, in welchen sich der Don ergießt. Diese Landzunge ist durch ein Retranchement von der Seeküste bis an den Busen oder Liman des Mius, wo eine Zollwache steht, gleichsam isolirt. Der Marktplatz, in der neuen,

nach einem vorgeschriebenen Plane regelmäßig anzulegenden Vorstadt, ist groß und mit zahlreichen hölzernen Buden versehen, von welchen eine Reihe den Griechen gehört, die hier, nach orientalischer Sitte, Garküchen und Kaffehäuser für die Seefahrer halten. Unten auf der Niedrigung des Seeufers stehen ebenfalls einige Quadrate von Buden, welche man die Börse nennt, und wo die ankommenden Schiffer und Rheder ihre Waaren ausladen und feil bieten. Gleich daneben ist der Werft, wo im Jahr 1793 einige Kauffahrtheyfahrer auf dem Stapel lagen, die als Huker erbaut werden, und völlig ausgerüstet 16 bis 18,000 Rubel kosten. Unter der Festung, auf der offenen Rhede, ist der, für die Beförderung des hiesigen Handels so wichtige, Kriegshafen befindlich, der durch einen unvollendeten Seitendamm eingeschlossen wird, den Peter der Große anlegte. Dieser Damm ragt bey niedrigem Wasser noch jetzt hervor, und es würde nicht

schwer seyn, ihn wiederherzustellen und ganz zu vollenden.

Von 6000 beständigen Einwohnern, die Taganrog hat, gehören ungefähr 2500 zur Kaufmannschaft, unter welchen sich viele Griechen finden, die von der Einquartierung befreyt und einem eignen Magistrat untergeordnet sind. Auch im Jahr 1793, da Pallas hier anwesend war, siedelten sich mehrere griechische Familien in Taganrog an, und Edelleute aus der Nachbarschaft ließen Häuser ankaufen, um hier Kommissionnaire zum Absatz ihrer Produkte zu unterhalten.

Taganrog ist, außer seinem Handel, auch dadurch wichtig, daß das auf der Wolga und dem Don hieher geschaffte sibirische Eisen, Bauholz, und andere Bedürfnisse für die Flotte, von hier in Transportfahrzeugen nach Cherson, Nikolajew, Odessa und Sebastopolis geliefert werden. Es sind auch auf den hiesigen Werften für die Flotte Fregatten von 40 bis 50 Kanonen auf Kon-

trakte (jede Fregatte zu 150,000 Rubel, mit der Ausrüstung) gebaut worden. In der Straße von Kertsch müssen sie jedoch erleichtert und durch Kameele gehoben werden, da sie etwas tiefer als 13½ Fuß gehen, welches, wie gesagt, die äußerste Tiefe des Fahrwassers im Bosphorus ist.

Alle im hiesigen Handel gebräuchliche Schiffe, unter welchen nur der geringste Theil aus russischen besteht, sind zwey- und dreymastige Fahrzeuge, die mit der Ladung 10 bis 12 Fuß tief gehen, und zehn oder mehr Matrosen führen. Diejenigen, welche etwa tiefer gehen, nehmen hier nicht die volle Ladung ein, sondern kehren, nachdem sie den Bosphorus passirt sind, gewöhnlich noch in Theodosia ein, um sich zu kompletiren. Die Reise von und nach Konstantinopel wird oft in acht Tagen zurückgelegt; die Schiffer aber zeigen nicht selten 40 bis 60 Tage an, um desto geschwinder aus der Quarantaine zu kommen, welchem gefähr-

lichen Betruge durch eine allgemeine Quarantaine in Kertsch für das ganze asowische Meer am besten gesteuert, und dadurch zugleich die Kosten aller übrigen, jetzt an diesem Meer befindlichen Quarantainen überflüssig gemacht werden könnten.

Taganrog ist der einzige russische Hafen am schwarzen und asowischen Meere, dessen Handel eine Vergleichung zwischen den beyden Zeiträumen gestattet, die wir bey dieser Darstellung zum Grunde gelegt haben; aber der Ursprung desselben geht nicht über das Jahr 1776 hinaus.

Zustand des hiesigen Handels in den

Jahren	1776–77.	1793–97.
Einfuhr	85,194 R.	270,148 R.
Ausfuhr	305,970 –	587,772 –
Total	391,164 –	857,920 –
Uebergew. der Ausfuhr	220,776 –	317,624 –

	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- und ausgelaufene Schiffe	29	85	97

Man sieht aus dieser Vergleichung, wie sehr der Handel von Taganrog seit 20 Jahren zugenommen hat; folgende Liste wird zeigen, daß er noch stets im Anwachs ist.

1793	betrug er	584,498 R.
1794	= =	952,701 —
1795	= =	935,180 —
1796	= =	736,328 —
1797	= =	1,081,993 —

18. Asow

kann jetzt nicht mehr unter die seehandelnden Städte gezählt werden, da nicht nur der Arm des Dons, an welchem es liegt, sondern auch die übrigen Mündungsarme dieses Flusses so versandet sind, daß kaum kleine Boote in denselben einlaufen können. Auch ist hier schon seit langer Zeit kein Zoll mehr vorhanden, und es fehlt in unsern Listen

gänzlich. Da der Hafen von Taganrog nur 30 Werste westlich von der Mündung des Dons entfernt ist, so macht der geringe Landtransport, den die Waaren tragen müssen, die mit den gewöhnlichen flachen Barken auf dem Don herunter kommen, kein Hinderniß des Handels aus.

19. Rostowsk.

Eigentlich die Festung St. Dmitrijá Rostowskago, an der Stelle, wo ehedem der Hafen von Temernikow befindlich war. Rostowsk ist mit seinem kleinen Gebiet ringsum vom Lande der donischen Kosaken umgeben, und dient zur Sicherheit der Mündung des Dons, und als ein Zaum für die Kosaken.

20. Tscherkask.

Die Hauptstadt der donischen Kosaken, auf einer Insel im Don. Sie hat durch den taganrogischen Seehandel viel Nahrung, und könnte als Handelsstadt noch wichtiger

werden, wenn die allgemeine Quarantaine in Kertsch zu Stande käme. (Vergl. oben den Artikel Kertsch.)

21. Phanagoria.

Russ. Fanagorija, Tat. Taman, auf der Insel gleiches Namens, an der östlichen Küste des jenikalischen Sundes, hat eine unsichere Rhede ohne eigentlichen Hafen, daher auch die Produkte, die diese Seestadt auf dem Kubanfluß aus den nördlichen kaukasischen Provinzen erhalten könnte, hier keine Ausfuhr finden.

Von diesen 21 namhaft gemachten Häfen und Seestädten sind also nur 11 wirklich handeltreibend. Letztere folgen nach der Größe ihres Gewerbes in nachstehender Ordnung auf einander.

Belauf des ganzen Handels in den Jahren 1793 bis 1797.

1. Taganrog	: :	857,920 Rub.
2. Eupatoria	: :	277,987 —

3. Otschakow	: :	267,999	Rub.
4. Odessa	: : :	150,085	—
5. Theodosia	: :	89,541	—
6. Cherson	: :	69,702	—
7. Sebastopolis	:	65,609	—
8. Nikolajew	: :	53,336	—
9. Kertsch	: : :	18,565	—
10. Jenikale	: :	14,211	—
11. Ovidiopolis	:	9,826	—

Taganrog ist also doch, ungeachtet seiner Entfernung im äußersten nordöstlichen Winkel des asowschen Meers, und selbst bey der funfzehnjährigen Konkurrenz der taurischen Häfen, noch immer der wichtigste Handelsplatz für diese Gewässer; eine Erscheinung, die sich sehr leicht durch die Kommunikation erklären läßt, die Taganrog vermittelst des Dons, des Donez, der Wolga und ihrer Nebenflüsse, mit den fruchtbarsten und wohlfeilsten Gegenden des Reichs hat.

Der russische Handel auf dem schwarzen Meer ist überhaupt noch so neu, daß wir es

der Mühe werth finden, bey den Anzeigen über den ehemaligen und gegenwärtigen Zustand desselben ausführlicher als bey andern Handelszweigen zu seyn. Folgende Tabelle zeigt nicht nur den jetzigen Belauf dieses Handels, sondern liefert zugleich Data zur Vergleichung desselben in mehreren Zeitpunkten. Es bedarf wol kaum der Bemerkung, daß alle hier folgende Angaben Mittelzahlen sind, die wir aus der Liste No. VIII des Supplementbandes gezogen haben.

	1776—77.	1779—80.	1785—86.	1793—97.	
Einf.	85,194	98,058	483,104	718,198	R.
Ausf.	305,970	145,938	627,464	1,156,583	—
Total	391,164	243,996	1,110,568	1,874,781	—
Uebergew. d. Ausf.	220,776	47,880	144,360	438,385	—
	Ein.	Ein.	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- u. ausgel. Schiffe	29	—	160	471	417

Der gesamte Handel des schwarzen Meers ist also in dem letzten Zeitraum nicht

viel

viel größer, als der des einzigen Hafens Pernau an der Ostsee gewesen; jener beschäftigte demungeachtet 471, dieser nur 84 Schiffe. — Diese bloße Vergleichung malt den Zustand des Handels und der Schiffahrt auf dem schwarzen Meer so deutlich, daß wir keine weitere Erklärung hinzuzusetzen brauchen.

Wir beschließen diese Rubrik mit einer Uebersicht vom Zustande des russisch-europäischen Seehandels überhaupt, in den Jahren

	1773–77.		1793–97.	
Einfuhr	11,196,001 R.		28,420,558 R.	
Ausfuhr	16,572,062 –		48,457,018 –	
Total	27,768,063 –		76,877,576 –	
Uebergew. d. Ausfuhr	5,376,061 –		20,036,460 –	
	Ein.		Ein.	Aus.
Ein- und ausgel. Schiffe	2,168		3,145	3,081

II. Landhandelsplätze.

Die Einfuhr ausländischer und die Ausfuhr einheimischer Waaren über die Landgrenzen ist nach gesetzlicher Vorschrift nur an gewissen dazu bestimmten Orten erlaubt, die entweder Grenzzollämter oder Grenzzollpostirungen genannt werden, und wo der nach dem Tarif verordnete Zoll von selbigen erhoben wird. Erstere stehen unter Direktoren, letztere unter Zöllnern. Nach dem in der Anmerkung 3) mitgetheilten neuesten Etat von beyden kosten jene 2456, diese 978 Rubel an Besoldungen und Kanzleyausgaben. Die europäischen Landgrenzen des Reichs haben gegenwärtig 13 Grenzzollämter und 5 Gr. Zollpostirungen; die sämtlichen Kosten belaufen sich also für jene auf 31,928, für diese auf 4890, und für alle zusammen auf 36,818 Rubel.

Die Ausfuhr russischer Produkte ist bey allen diesen Grenzzöllen nach Vorschrift des

Tarifs gestattet; aber die Einfuhr ausländischer Waaren darf zufolge des neuesten Tarifs vom Jahr 1797 nur bey den Grenzzöllen Jurburg und Brzcescz an der preußischen, und Radziwilow an der österreichischen Grenze geschehen, und auch hier nur mit Ausnahme derjenigen Waaren, die den Zoll nach dem Werth vom Rubel bezahlen, folglich der meisten und wichtigsten Einfuhrartikel. — In Dubossar und Mogilew an der türkischen Grenze sollen nur türkische Produkte, aber diese ohne alle Einschränkung, eingeführt werden. — Inzwischen giebt es doch mehrere Gegenstände der Importation, namentlich Salz und rohe Erzeugnisse der Landwirthschaft, die aus den angrenzenden Ländern, theils mit, theils ohne Erlegung des Zolls, zufolge eines durch den neuesten Tarif bestätigten Ukases vom 26. Jun. 1789 eingeführt werden dürfen.

Zur Verhütung des Schleichhandels bey den Landgrenzen ist längs denselben, von

einem Zollamt zum andern, eine Zollkette und Grenzwache angeordnet, deren Organisation im Wesentlichen folgende ist. Auf jede Distanz von 10 Wersten längs der Grenze sind zwey Grenzreiter angestellt, und außerdem befindet sich ein Fünftheil der ganzen Anzahl bey den Zollämtern in Reserve, um zu Verschickungen und zur Ersetzung der Kranken oder Fehlenden gebraucht zu werden. Auf jede Distanz von 50 Wersten ist überdem ein Grenzaufseher bestellt. Letztere haben die Aufsicht über erstere, und beyde wohnen auf der Grenze, an bestimmten Orten, in den für sie eigends dazu erbauten Häusern. Sie müssen nicht nur an ihrem Aufenthaltsorte Wacht halten, sondern auch alle 24 Stunden, einmal bey Tage und einmal bey Nacht, die ihnen anvertraute Distanz durchreiten, um das heimliche Ein- und Ausbringen der Waaren zu verhüten. An Grenzstellen, wo Gewässer vorhanden sind, werden leichte Ruderfahrzeuge

zu ihrem Gebrauch gehalten. Im Fall irgend einer Widersetzlichkeit von Seiten der Defraudanten können sie von den Dörfern und den Civilautoritäten Hülfe verlangen. Von entdeckten Defraudationen bekommen sie einen gesetzlichen Theil. Alle Jahre werden ihre Aufenthaltsorte verwechselt. Ein Zollaufseher hat jährlich 250, ein Grenzreiter 80 Rubel Gehalt. *)

Die Kosten dieser Einrichtung für die ganze europäische Landgrenze können wir nicht berechnen, da uns der Etat der schwedischen und eines Theils der türkischen fehlt; aber die Zollkette von Polangen, oder von der Küste des baltischen Meers, längs der preußischen, österreichischen und zum Theil auch türkischen Grenze, bis zum ehemaligen Gouv. Wosnesensk (jetzt Neurußland) hat, zufolge der Etats für dieselbe, eine Ausdehnung von 1344 Wersten, bey welcher 25

*) Ukas vom 27. Sept. 1782. Deutsch im Petersb. Journ. 1783. IV. 189.

Grenzzollaufseher und 326 Grenzreiter angestellt sind; jene erhalten folglich 6,250, diese 26,080 Rubel Besoldung, welches zusammen eine Summe von 32,330 Rubeln macht. — Zur Erbauung der Zoll- und Wohngebäude für sämtliche Zollbeamte an dieser Grenze waren ein für allemal 362,195 Rubel angewiesen. *)

Das russische Reich hatte seit Petern dem Großen an der europäischen Seite nur zwey Landgrenzen, die schwedische und polnische; jetzt hat es deren vier, die schwedische, preußische, österreichische und türkische. Eine Uebersicht dieser Veränderungen ist zum Verständniß der nachfolgenden Zahlangaben unentbehrlich: man findet sie in der vorangeschickten Geschichte des Handels. **)

*) Ukas vom 8. Aug. und 14. Dec. 1795. — Deutsch im Journ. v. Rußl. V. 178. 374.

**) Th. VI. S, 70 bis 77.

I. Zollämter an der schwedischen Grenze.

An dieser Grenze gab es seit langer Zeit zwey Grenzzölle, in den Städten Olonez und Neuschlott oder Nyslot. Ersterer ist beybehalten, der letztere aber nach Serdobol verlegt worden. Die Einfuhr ausländischer Waaren ist an dieser Grenze bloß auf Produkte der Landwirthschaft beschränkt, wie sich aus dem in der Einleitung Angeführten ergiebt.

1. Serdobol.

Zollpostirung, im Gouv. Wiburg, am nördlichen Ufer des Ladogasees. Die Waaren, die von hier nach Schweden gehen, werden gewöhnlich von den hiesigen Kaufleuten durch eigne Gallioten aus Petersburg abgeholt.

Zustand d. Handels in d. Jahren	in Neuschlott 1773–77.	in Serdobol 1793–97.
Einfuhr	275 R.	16,273 R.
Ausfuhr	161 –	20,144 –
Total	436 –	36,417 –
Uebergew. d. Einf.	114 –	
Uebergew. d. Ausf.	=	= 3,871 –

2. Olonez.

Zollpostirung im Gouv. Nowgorod, am östlichen Ufer des Ladogasees, also in beträchtlicher Entfernung von der Grenze.

Zustand des hiesigen Handels in den

Jahren	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	1,922 R.	3,850 R.
Ausfuhr	6,088 –	5,289 –
Total	7,980 –	9,139 –
Uebergewicht der Ausfuhr	4,136 –	1,439 –

Zustand des sämtlichen Handels an der schwedischen Grenze in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	2,197 R.	20,123 R.
Ausfuhr	6,219 –	25,433 –
Total	8,416 –	45,556 –
Uebergewicht der Ausfuhr	4,022 –	5,310 –

II. Zollämter an der preußischen Grenze.

Die Errichtung der hiesigen Grenzzölle, nebst der dazu gehörigen Zollkette, ward durch einen Ukas vom 14. December 1795 verordnet. Es sind deren acht, nämlich sieben Zollämter und eine Zollpostirung, die sämtlich im Gouv. Litthauen (ehemals Wilna und Slonim) liegen. Nur zwey unter denselben, Jurburg und Brezescz, haben nach dem neuesten Tarif das Recht, Einfuhrartikel nach oben erwähnter Bestimmung durchzulassen; alle übrige sind auf den bloßen Ausfuhr- oder auf den Einfuhrhandel mit rohen Produkten beschränkt. Die Wirkung dieser

Verordnung ist jedoch in folgenden Zahlangaben noch nicht sichtbar, da der Tarif von 1797 erst mit dem folgenden Jahr in Ausübung gebracht ward.

1. Polangen,

Zollamt, an der Ostsee.

	1796–97.
Einfuhr	31,473 R.
Ausfuhr	39,555 –
Total	71,028 –
Uebergew. der Ausfuhr	8,082 –

2. Staigin

oder Staigino, Zollpostirung, am Njemen und zugleich an der Heerstraße, die von der preußischen Stadt Tilsit nach Litthauen führt.

1796–97.

Einfuhr	46,353 R.
Ausfuhr	12,042 –
Total	58,395 –
Uebergew. der Einfuhr	34,311 –

3. Jurburg

oder Georgenburg, Zollamt, am Njemen.

1796–97.

Einfuhr	258,541 R.
Ausfuhr	131,117 –
Total	389,658 –
Uebergew. d. Einfuhr	127,424 –

4. Punsk

oder Punie, Zollamt, am Njemen.

1796–97.

Einfuhr	75,132 R.
Ausfuhr	6,723 –
Total	81,855 –
Uebergew. der Einfuhr	68,409 –

5. Grodno,

Zollamt, am Njemen.

	1796–97.
Einfuhr	34,726 R.
Ausfuhr	138,098 –
Total	172,824 –
Uebergew. d. Ausfuhr	103,372 –

6. Jalowka,

Zollamt.

	1796–97.
Einfuhr	75,926 R.
Ausfuhr	30,762 –
Total	106,688 –
Uebergew. d. Einfuhr	45,164 –

7. Brczescz,

Russ. Brest, Zollamt; am westlichen Bug.

		1796–97.
	Einfuhr	72,860 R.
	Ausfuhr	85,423 –
	Total	158,283 –
Uebergew. d. Ausfuhr		12,563 –

8. Preborow,

Zollamt.		1796–97.
	Einfuhr	51,556 R.
	Ausfuhr	332,344 –
	Total	383,900 –
Uebergew. d. Ausfuhr		280,788 –

Zustand des sämtlichen Handels an der preußischen Grenze in den Jahren

		1796–97.
	Einfuhr	646,567 R.
	Ausfuhr	776,064 –
	Total	1,422,631 –
Uebergew. d. Ausfuhr		129,497 –

III. Zollämter an der österreichischen Grenze.

Die Errichtung der hiesigen Grenzzölle nebst der dazu gehörigen Zollkette ward durch einen Ukas vom 8. August 1795 anbefohlen. Es sind deren vier, nämlich drey Zollämter und eine Zollpostirung, die in den Gouv. Volhynien und Podolien liegen. Nur eins derselben ist unter den vorhin erwähnten Modifikationen zur Einfuhr berechtigt.

1. Wolodimir

oder Wladimir, am Bug; Zollamt, im Gouvern. Volhynien. Zustand des hiesigen Handels in den Jahren

	1796–97.
Einfuhr	18,148 R.
Ausfuhr	324,128 –
Total	342,276 –
Uebergew. d. Ausfuhr	305,980 –

2. Radziwilow.

Zollamt, im Gouv. Volhynien. Das einzige an dieser Grenze, wo die Einfuhr ausländischer Waaren unter den vorhin angeführten Einschränkungen erlaubt ist. Die hiesige Büchercensur ist die einzige, die sich an den Landgrenzen des Reichs findet, daher ausländische Bücher auch auf keinem andern Landwege als diesem eingeführt werden dürfen.

1796–97.	
Einfuhr	553,135 R.
Ausfuhr	168,091 –
Total	721,226 –
Uebergew. d. Einfuhr	385,044 –

3. Wolotschinsk

oder Wolotschisk. Zollamt, im Gouvern. Volhynien.

	1796–97.
Einfuhr	416,976 R.
Ausfuhr	94,414 –
Total	511,390 –
Uebergew. d. Einfuhr	322,562 –

4. Hussjätin

oder Gusjätin. Zollpostirung, im Gouvern. Podolien.

	1796–97.
Einfuhr	22,461 R.
Ausfuhr	8,963 –
Total	31,424 –
Uebergew. d. Einfuhr	13,498 –

Zustand des sämtlichen Handels an de österreichischen Grenze in den Jahren

	1796–97.
Einfuhr	1,010,720 R.
Ausfuhr	595,596 –
Total	1,606,316 –
Uebergew. d. Einfuhr	415,124 –

IV. Zollämter an der türkischen Grenze.

An dieser Grenze hat Rußland gegenwärtig drey Zollämter und eine Zollpostirung.

1. Shwanez.

Zollamt, am Dnestr, im Gouv. Podolien, nebst einer Quarantaine. *)

	1796–97
Einfuhr	20,770 R.
Ausfuhr	23,046 –
Total	43,816 –
Uebergew. d. Ausfuhr	2,276 –

*) Ueber die Geschichte und Verfassung dieser Quarant. vergl. Th. 1. S. 449.

2. Mogilew.

Zollamt, am Dnestr, im Gouv. Podolien. Hier dürfen, wie schon erwähnt worden, nur türkische Produkte, aber ohne Einschränkung, eingeführt werden.

	1796–97.
Einfuhr	23,408 R.
Ausfuhr	23,855 –
Total	47,263 –
Uebergew. d. Ausfuhr	447 –

3. Jampol.

Zollpostirung, am Dnestr, im Gouv. Podolien, mit einer Quarantaine.

	1796–97.
Einfuhr	625,604 R.
Ausfuhr	70,258 –
Total	695,862 –
Uebergew. d. Einfuhr	555,346 –

Obige drey Grenzzölle wurden, nebst der dazu gehörigen Zollkette und den beyden

Quarantainen, durch den schon angeführten Ukas vom 8. Aug. 1797 errichtet. — Hingegen das Zollamt

4. Dubossar,

am Dnestr, nebst der Zollkette längs den Grenzen des Gouv. Wosnesensk (jetzt Neurußland) erhielt sein Daseyn schon im Jahr 1793, da diese Stadt nebst der otschakowischen Steppe, in welcher sie liegt, schon 1791 durch den Frieden von Jassy an Rußland abgetreten wurde. Dubossar hat, gleich Mohilew, die Erlaubniß der Einfuhr, aber nur für türkische Waaren.

	1796—97.
Einfuhr	771,116 R.
Ausfuhr	69,923 —
Total	841,039 —
Uebergew. d. Einfuhr	701,193 —

Zustand des sämtlichen Handels an der türkischen Grenze in den Jahren

	1796–97.
Einfuhr	1,140,898 R.
Ausfuhr	187,082 –
Total	1,627,980 –
Uebergw. d. Einfuhr	1,253,816 –

Der Landhandel an der türkischen Grenze ist also gegenwärtig beynahe von eben dem Belauf, als der Seehandel auf dem schwarzen Meer; nur daß bey jenem die Einfuhr, bey diesem hingegen die Ausfuhr das Uebergewicht hat, welches sehr natürlich ist, da die türkischen Waaren eher die Landfracht tragen können, als die meisten russischen.

Zustand des Handels an sämtlichen europäischen Landgrenzen in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	600,099 R.	3,118,308 R.
Ausfuhr	978,992 –	1,584,175 –
Total	1,579,091 –	4,702,483 –
Uebergew. d. Ausfuhr	378,893 –	
Uebergew. d. Einf.		1,534,133 –

Zustand des sämtlichen russisch-europäischen Land- und Seehandels in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einf.	11,796,100 R.	31,538,866 R.
Ausf.	17,551,054 –	50,041,193 –
Total	29,347,154 –	81,580,059 –
Uebergw. d. Ausf.	5,754,954 –	18,502,327 –

II.

Produkte, welche in den europäischen Handel kommen, und Vertrieb derselben.

I. Gegenstände der Ausfuhr.

Zur Basis unserer Untersuchungen bey dieser Rubrik nehmen wir die unter No. X. des Supplementbandes gelieferten Tabellen an. Nach denselben folgen gegenwärtig die Artikel der Ausfuhr im europäischen Handel nach ihrer verhältnißmäßigen Wichtigkeit folgendergestalt auf einander.

1. Hanf.

Das wichtigste aller russischen Ausfuhrprodukte. Der beste Hanf kommt aus der

Ukraine, aus Weißrußland und dem ehemaligen Polen; doch ist der ukrainische, der von Starodub, Karatschew, u. s. w. als der längste und stärkste, unter allen der beste. Sobald der Hanf in den Stapelörtern ankömmt, wird er in öffentliche Verwahrung genommen. völlig gereinigt, gebrakt, und dann in Bünde, jedes ungefähr zu vier Schiffpfund, gebunden. Die Bänder sind allezeit von der nämlichen Beschaffenheit als die Waare, und ihre Anzahl bezeichnet die verschiedenen Sorten. Man sondert nämlich in Petersburg, u. a. russischen Stapelplätzen den Hanf in die erste, zweyte und dritte Sorte ab, den Tors (Hanfheede oder Werg) ungerechnet. In Riga sind andere Benennungen üblich. Die erste Sorte heißt dort Reinhanf, und wird mit 10 Bändern gebunden; wenn es aber Drujaner Reinhanf ist, nur mit 8 Bändern. Die zweyte Sorte heißt Ausschußhanf; sie fällt aus dem Reinhanf, und hat 8 Bän-

der. Die dritte Sorte heißt Paßhanf; der polnische hat 7, und der livländische 6 Bänder. Der Tors wird in Riga, außer seinen 5 Bändern, noch mit einer Art von Garn, das man Kabelgarn nennt, umwunden. Schon seit vielen Jahren wird fast gar kein ordinairer, sondern bloß gehechelter Tors ausgeführt. Die brittische Marine verschreibt bloß Reinhanf; Frankreich bloß die zweyte und dritte Sorte; ehedem gieng jedoch zuweilen Reinhanf für die königliche Marine nach Toulon oder Brest.

Die Hanfbrake ist seit Petern dem Großen auf einen regelmäßigen Fuß gesetzt, und noch neuerlich die strenge Befolgung der deshalb ergangenen Gesetze und Vorschriften aufs schärfste anbefohlen worden. Petersburg hat 24 Braker für Hanf und Flachs, und 4 für Hanf- und Flachsheede; es sind zur Hälfte Russen, zur Hälfte Deutsche. Der Hanf wird, sobald er hier ankömmt, sogleich in die öffentlichen Brakerscheunen ge-

bracht, und daselbst gebrakt. Es reisen auch petersburgische Braker im Winter nach den wichtigsten Pristanen im Innern des Reichs, um den Hanf vor seiner Einschiffung in Barken zu braken; zu dieser Brake aber ist niemand gezwungen, und es geschieht nur, um den russischen Kaufleuten die Reinigung, die in Petersburg theurer ist, zu erleichtern. Ehemals waren die Preise des Hanfs in Riga viel höher als in Petersburg, weil dort die Brake schärfer war; jetzt ist dieser Unterschied beynahe ganz verschwunden. Die rigische Hanfbrake verdankt ihre Einrichtung dem ehemaligen Aeltermann Berens; der Hanf erhält ein Brett zum Zeichen, worauf des Verkäufers, des Brakers und der beyden Binder Namen stehen, desgleichen die Buchstaben R oder P, je nachdem es Reinhanf oder Paßhanf ist, eingebrannt werden. Der Tors steht auch unter öffentlicher Brake, und wird in Riga mit einem Schlüssel bezeichnet.

Nach dem Tarif von 1797 betragen die Abgaben bey der Ausfuhr vom Berkowez Hanf

1. Sorte, in d. Häfen	180 Kop.	Bey d. Gr. Zöll.	240 K.
2. — — —	140 —	— — —	200 —
3 — — —	100 —	— — —	120 —
Gehechelter Heede	60 —	— — —	80 —
Ordinärer —	30 —	— — —	60 —

Die Exportation des Hanfs im Ganzen nimmt immer zu. Sie betrug, alle Sorten zusammengerechnet, in den Jahren

1758–62. jährl. i. Durchschn. 2,214,965 P.
1763–77. — — — 2,490,588 —
1793–95. — — — 3,062,387 —

Der Werth des ausgeführten Hanfs machte, nach den Zollregistern, in den Jahren

1769 eine Summe von 2,795,000 R.
1793–95 jährl. im Durchschn. 8,474,000 —

Der Ausfuhrzoll von dieser Waare betrug in den Jahren 1793–95 jährlich im Durchschnitt 422,000 Rubel. Keiner un-

ter allen Ausfuhrartikeln wirft dem Zoll eine größere Einnahme ab.

Der verhältnißmäßige Antheil, den die Häfen an der Versendung dieses Produkts nehmen, ist aus der unter No. X. Litt. D. mitgetheilten Liste zu ersehen, wo man auch die specificirten Angaben von der Exportation der verschiedenen Sorten des Hanfs finden wird. Mehr als die Hälfte alles ausgehenden Hanfs wird aus Petersburg verschifft, und das Uebrige größtentheils aus Riga; an ersterm Orte ist die Ausfuhr von Hanf 1ster und 2ter Sorte, an letzterem die der dritten Sorte und der Hanfheede stärker. In den Häfen des schwarzen Meers ist die Ausfuhr unbeträchtlich, und scheint es immer mehr zu werden. (Vergl. No. X. Litt. F.) Die Ausfuhr über die Landgrenzen ist im Verhältniß zur Seeausfuhr durch den Tarif erschwert, und kann sowol aus dieser Ursache, als wegen der Kostbarkeit des Transports einer so schweren Waare, nicht bedeu-

tend seyn. Doch wird aus Litthauen viel Hanf den Njemen hinunter nach preußischen Häfen verführt.

2. Flachs.

Petersburg zieht seinen besten Flachs aus Nowgorod und Pskow; Riga aus Weißrußland, aus der Gegend von Sebesh, Druja und aus der Gegend von Marienburg in Livland. Guter Flachs muß weiß (man hat auch sehr grauen,) rein, nicht flockig, nicht rauh, sondern wollig und weich seyn und eine gute Länge haben. Der längste ist von $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Arschinen. Die Art, wie er in Riga, dem wichtigsten Stapelplatz dieses Produkts, nach seiner verschiedenen Güte klassificirt und durch die Anzahl seiner Bänder bezeichnet wird, sehe man in Hupels topograph. Nachr. Th. II. S. 335. 370. In Rußland wird er in drey Sorten eingetheilt; die erste Sorte ist 12köpfig, die zweyte 9köpfig, die dritte 6köpfig; so viel Köpfe machen immer

ein Bund aus. Jedes Bund, das gewöhnlich in Riga ein Liespfund wiegt, muß ein beeidigter Braker besehen und dessen Qualität bestimmen. Die Flachsheede oder Kodille wird auch in Köpfe gebunden und in Matten vernäht, doch ist dieß nicht allgemein. — Der meiste Flachs geht nach England und Schottland, wo er aber nicht immer verbraucht, sondern großentheils weiter versendet wird. Sehr viel geht auch nach Portugal und Italien.

Nach dem Tarif von 1797 betragen die Abgaben bey der Ausfuhr vom Berkowez Flachs

1. Sorte,	in d. Häfen			300 Kop.	bey d. Gr. Zöllen				400 K.
2.	—	—	—	280	—	—	—	—	375 —
3.	—	—	—	200	—	—	—	—	270 —
Heede		—	—	50	—	—	—	—	75 —

Die gesammte Quantität des ausgeführten Flachses betrug in den Jahren

1758–62. jährl. i. Durchschn. 692,493 Pud.
1763–77. – – – 890,919 –
1793–95. – – – 1,261,151 –

Der angegebene Werth des ausgeführten Flachses machte in den Jahren

1769 eine Summe v. 1,683,000 Rub.
1793–95 jährl. im Durchs. 5,270,000 –

Der Ausfuhrzoll brachte in dem letztern Zeitraum jährlich im Durchschnitt 327,000 Rubel ein.

Weit über die Hälfte alles ausgehenden Flachses wird aus Riga verschifft; das Uebrige geht von Petersburg, und dann, in geringeren Quantitäten, von Narva, Pernau und s. w. zur See aus. Bey den Häfen des schwarzen Meers kommt dieser Artikel fast gar nicht in den Handel, und bey den Grenzzöllen ist seine Exportation durch den verhältnißmäßig höhern Zoll erschwert.

Die bessern Flachssorten machen nicht nur den größten Geldwerth, sondern auch die größte Quantität bey der Ausfuhr. Riga verschifft mehr Flachs 2ter und 3ter Sorte, als Petersburg. Die Ausfuhr der ersten Sorte ist aus beyden Häfen ungefähr gleich stark.

3. Eisen.

Das russische Eisen läßt sich nach seiner sehr verschiedenen Güte hauptsächlich in drey Gattungen absondern:

1) Eisen aus Rasen- und Sumpfeisenstein. Es giebt wegen seines leichten Flusses vorzüglich dünne und genau geformte Gußwaare; das daraus gemachte Stabeisen aber ist spröde oder leichtbrüchig und in seiner Art das schlechteste. Es wird selten oder gar nicht ausgeführt.

2) Eisen aus lettigen und andern Geschieben oder Eisensteinen. Es ist nach seiner Mischung und nach den

Hütten in der Güte, und folglich auch im Preise verschieden, überhaupt aber für Guß und Hammer sehr gut und zu allem brauchbar. Von vorzüglicher Güte fällt es im Ural. Unter allen Sorten ist diese die häufigste und ein starker Ausfuhrartikel.

3) Sogenanntes sibirisches oder Zobeleisen, von der Ostseite des Urals. Dieses wird in den Hütten und Hämmern mit vieler Sorgfalt bearbeitet und das in der Brake bestandene mit dem sibirischen Wappen (zwey aufrecht stehenden Zobeln) bezeichnet. Die Brake unterscheidet auch altes und neues Zobeleisen; diese Sorten kommen aus verschiedenen Bergwerken, und erstere ist die bessere.

Der Tarif macht folgende Eisenwaaren namhaft, deren Ausfuhr erlaubt ist:

1) Kanonen, Mörser, Bomben, Kugeln u. a. Kriegsgeräth. Dieß zahlt bey der Ausfuhr 2 Kop. vom Pud.

2) Gußeisen in Dielplatten, Kesseln u. a. gegossenen Waaren; zahlt 20 Kop. vom Berkowez.

3) Gußeisen in dicken Stücken; zahlt 80 Kop. vom Berkwz.

4) Altes zerbrochenes Eisen; zahlt 100 Kop. vom Berkwz.

5) Stangeneisen, welches durch Wasserwerke und Handarbeit gezogen worden; zahlt 40 Kop. vom Bkwz.

Ganz zollfrey sind folgende Artikel:

6) Sortirtes Eisen. Das gewöhnliche Stangeneisen ist $2\frac{1}{2}$ Zoll breit und $\frac{1}{2}$ Zoll dick. Eisen, das über oder unter dieser Dicke und Breite ist, heißt sortirtes Eisen. Man kann es von $\frac{1}{8}$ zu $\frac{1}{8}$ Zoll aufs genaueste so gearbeitet erhalten, wie es der ausländische Künstler oder Handwerker zu seiner Absicht braucht. Ganz besondere Sorten müssen zuweilen lange voraus bestellt werden. —

Band- und Nageleisen wird seit einigen Jahren in der Gegend von Petersburg von Engländern verfertigt und auch ausgeführt.

7) Weißes und schwarzes Eisenblech und alle daraus verfertigte Sachen.

8) Anker und eiserne Nägel.

9) Eiserne Feilen und Handwerksinstrumente.

10) Gewehr.

11) Eiserne Fensterladen.

Von diesen zollfreyen Gegenständen wird aber nur sortirtes Eisen in einiger Menge ausgeführt; die übrigen hingegen erhält Rußland noch großentheils selbst aus dem Auslande. — Das Stangeneisen macht über $\frac{4}{7}$ des Geldwerths der ganzen Ausfuhr an Eisen. Sortirtes Eisen wird nur aus den Häfen Petersburg, Archangel und Riga verführt. Die Ausfuhr der Gußwaaren ist verhältnißmäßig unbeträchtlich.

Wie sehr die Exportation des Eisens zugenommen hat, ergiebt sich aus folgender Vergleichung. Es wurden an allen Sorten Eisen zusammengenommen ausgeführt in den Jahren

1767–69 jährl. im Durchschn. 1,951,464 P.
1793–95 – – = 2,965,724 –

Der Werth des ausgeführten Eisens betrug in den Jahren

1769 eine Summe von 1,463,000 R.
1793–95 jährl. i. Durchschn. 5,015,000 –

An Zoll wurde im letztgenannten Zeitraum jährl. im Durchschnitt für diesen Artikel 91,300 Rub. erhoben.

Sechs Siebentheile alles exportirten Eisens gehen bloß über Petersburg. Der Ueberrest wird hauptsächlich aus Archangel, Riga und Taganrog ausgeführt. In dem Handel auf dem schwarzen Meer ist dieß der Wichtigkeit nach der zweyte Exportationsartikel. (Vergl. No. X. F.) Kein anderer

Hafen dieses Meers kann das sibirische Eisen und Gußwaaren so häufig und wohlfeil als Taganrog erhalten, da es auf der Wolga bis Dubowka nur 125 bis 130 Kop. für das Pud, und dessen Landtransport von hier bis Katschalinskaja Pristan, wo es auf donischen Kähnen wieder eingeschifft wird, nur von 13 bis 20 Kop. zu stehen kommt. — In den taurischen Häfen würde mit Eisen viel zu verdienen seyn, wenn davon immer ein hinlänglicher Vorrath für die Nachfrage vorhanden wäre. Im Jahr 1800 wurde es daselbst zur Ausfuhr nach der Türkey so begierig gesucht, daß man das Pud mit 3 Rub. bezahlte.

4. Talg.

Der meiste kommt von der kirgisischen Grenze, wo schon vor 25 Jahren jährlich 40 bis 60,000 Schaafe eingeführt wurden, bloß um Talg zu gewinnen, daher das Fleisch dieser Thiere daselbst beynahe gar keinen

Werth hat. Im Jahr 1797 stellte ein Bürger von Orel dem Kaiser vor, daß der Mißbrauch der Kaufleute in den Gouv. Kursk, Orel, Woronesh und der slobodischen Ukraine, welche Hornvieh und Schaafe in ungeheurer Menge aufkauften, bloß um selbige ungetheilt in große Kessel zu werfen und ihr Talg auszukochen, eine beträchtliche Verminderung des Viehes und Erhöhung der Fleischpreise verursacht hätte. Hierauf erfolgte, nach eingeholtem Gutachten der Expedition für die Reichsökonomie, folgende Resolution. „In Erwägung, daß der hohe, doch nicht übermäßige Preis des Fleisches den Bewohnern der mittäglichen Gouv. zur Ermunterung dient, ihre Viehzucht desto emsiger zu betreiben, und daß der Talg durch diese Art der Auskochung sowol an Güte als an Menge gewinnt, und einen der Hauptartikel der Seehandlung ausmacht: wird dieses Verfahren auch fernerhin erlaubt, nur mit der eingeschärften Bedingung, dem

Hornvieh vorher die Haut, und den Schaafen die Wolle abzunehmen, bey Strafe, das erstemal, der Konfiskation der Waare und Erlegung einer Geldstrafe, die dem Werth derselben gleich kommt; das zweytemal, bey verdoppelter Geldstrafe, und das drittemal, bey körperlicher Bestrafung."

Seit etwa 10 bis 15 Jahren hat die Ausfuhr des Talgs ungeheuer zugenommen. Sie betrug z. B. in den Jahren

1767–69	jährl.	im Durchschn.	272,926	P.
1793–95	–	–	1,074,567	–

Der Geldwerth dieser Ausfuhr wurde geschätzt im Jahr

1769	auf	750,000	Rub.
1793–95	–	4,728,000	–

Der Ausfuhrzoll beträgt vom Berkowez 4 Rubel, und brachte der Zollkasse in dem letztgenannten Zeitraum jährlich 287,000 Rubel ein.

Man unterscheidet im Handel Lichttalg, Seifentalg, u. s. w. Es giebt weissen und gelben Lichttalg; die Engländer ziehen den letztern vor, weil er (obgleich eben so gut gereinigt) mehr Fetttheile enthält.

Petersburg ist bey weitem der wichtigste Stapelplatz für diese Waare; nächstdem nimmt Archangel den größten Antheil an der Ausfuhr derselben. In den Häfen des schwarzen Meers ist sie verhältnißmäßig nicht ganz unbedeutend; Cherson führt hier den meisten Talg aus.

5. Hanf= und Flachsleinewand.

Alle zu dieser Rubrik gehörigen Gegenstände lassen sich unter sechs Gattungen bringen.

1) Segeltuch, flämische Leinewand und Raventuch. Ersteres und letzteres zahlt 40 Kop., das Raventuch aber 50 Kop. Ausfuhrzoll vom Stück, welches 50 Arschinen enthält. — Flämische Leine-

wand ist breiter als Segeltuch, und hat ein anderes Gewebe. Man braucht es zu Betttüchern, Kissenbezügen u. s. w., besonders aber zu Hemden für die Negersklaven in Westindien und ganz Südamerika. Ravenstuch ist Segeltuch von der leichtesten Sorte, und wird zu Top=Boots; u. a. kleinen Segeln gebraucht. Es hat seinen Namen von dem Ausdruck: "Das Segel reffen" oder einziehen, kleiner machen. — Von diesen drey Sorten wurden ausgeführt:

1758–62. jährl. i. Durchsch. 3,868,722 Arsch.
1763–77. – – – 6,475,813 –
1793–95. – – 12,548,550 –

Die Zahl der Segeltuchmanufakturen hat sich, wie man auch schon aus diesen Angaben sieht, seit dem amerikanischen Kriege erstaunlich vermehrt, und dieß ist nicht zu verwundern, da der Begehr und Abzug von Segeltüchern so sehr zugenommen hat, und die Preise so hoch gestiegen sind, daß allge=

mein versichert wird (welches auch sehr glaublich ist) daß einige dieser Manufakturen ihre Segeltücher mit einem reinen Vortheil von 10 bis 15 Rubel auf jedes Stück (50 bis 60 Prozent) verkauft haben. Auch auf die Raventücher und flämische Leinewand ist zu gewissen Zeiten ein ähnlicher Vortheil gewesen. Es steht aber zu fürchten, daß bey vermindertem Abzuge dieser Waaren, den die Konjunkturen wol herbeyführen können, und bey der großen Konkurrenz, viele Manufakturen nicht werden bestehen können. Die großen Etablissements dieser Art, aus welchen Petersburg die Segeltücher für seine Ausfuhr bezieht, finden sich hauptsächlich in Jaroslaw, Kaluga, Kostroma, Schuja, u. a. O.

2) Sackleinewand. Die bessere Sorte heißt Chräschtsch, und diese zahlt Ausfuhrzoll von 1000 Arschinen 100 Kop. Die schlechte Packleinewand, Derjuga ge-

nannt, zahlt 60 Kop. Von beyden Sorten wurden ausgeführt

1758–62. jährl. i. Durchsch.			1,136,653	Arsch.
1763–77.	–	–	– 1,642,443	–
1793–95.	–	–	– 1,529,172	– .

3) Linnenkalamank; eine Art geköperter Leinewand. Zoll vom Stück zu 60 Arschinen: 60 Kop. Ausfuhr:

1758–62 jährl. i. Durchsch.			1,526,629	Arsch.
1763–77.	–	–	– 1,511,981	–
1793.	–	–	– 813,872	–

4) Bürenzeug, zu Kissenbezügen, Kleidungen für gemeine Leute, u. s. w. Zoll von 1000 Arsch., wenn es eine Arsch. und drüber breit ist, 50 Kop.; unter einer Arsch. Breite, 25 Kop. Ausfuhr in den Jahren

1758–62. jährl. i. Durchsch.			3,943	Arsch.
1763–77.	–	–	– 19,845	–
1793.	–	–	– 159,473	–

5) Flachsleinewand, a) weisse.

Zoll:

Gebleichte, schmale und breite, von 1000 Arsch.	=	=	=	5 Rub.
Ungebleichte dito	=	=	=	4 –
Aufgerollte Leinewand, breite			=	6 –
dito schmale		=	=	8 –
Durchbrochene Leinew., breite und schmale	=	=	=	1 –

Steifleinewand ist zollfrey.

Von allen diesen Sorten zusammen wurden ausgeführt

1758–62.	jährl. i. Durchsch.			3,865,576	Arsch.
1763–77.	–	–	–	3,040,624	–
1793–95.	–	–	–	537,002	–

b) gefärbte. Glanzleinewand und gedruckte Leinewand (Naboika) sind zollfrey. Gestreifte Leinewand (Pestred) zahlt von 100 Arsch. 25 Kop. — Ausfuhr an allen diesen Sorten

1758–62. jährl. i. Durchsch.			818,195	Arsch.
1763–77.	–	–	520,254	–
1793.	–	–	36,154	–

6) Tisch- und Serviettenzeug. Wenn es von Fabrikarbeit, gebleicht und breit ist, ist es zollfrey; nur 3 Arsch. breit, und ungebleicht, zahlt es 12 Kop. vom Pud (denn es wird gewogen.) Eben diese Waare, wenn sie nicht Fabrikarbeit ist, erlegt bey der Ausfuhr von 1000 Arschinen einen Rubel. — Die Ausfuhr betrug

1758–62. jährl.	=	Pud u.		773,273	Ar.
1763–77.	–	25,373	– –	917,781	–
1793.	–	3,984	– –	612,439	–

Von den Sorten, die unter 1) 2) und 5) aufgeführt sind, betrug die Ausfuhr zusammen in den Jahren 1793–95 jährlich im Durchschnitt 14,614,724 Arschinen, und ihr Geldwerth ward auf 4,285,000 Rubel geschätzt, wovon 108,300 Rubel Zoll erhoben wurde. Im Jahr 1769 ward der

Werth der sämtlichen Ausfuhr aller Leinewandsorten zu 1,935,000 Rubel angegeben. Die Exportation des Kalamanks, der Flachsleinewand und des Tischzeuges hat seit der Zeit abgenommen, aber von den übrigen Sorten ist sie jetzt desto größer. Umständlicher kann man sich hierüber aus der Tabelle No. X. Litt. B. belehren. — Fast die ganze Ausfuhr dieses Artikels geht über Petersburg; unter den übrigen Häfen ist die Exportation von Riga und Archangel die bedeutendste. Aus den taurischen Häfen gehen jährlich etwa 70,000 Arschinen grober und mittelmäßiger schmaler Leinewand aus.

6. Getreide.

Das russische Getreide hat, weil es gedörrt und dadurch zum Aufbewahren geschickt gemacht wird, vor dem in andern Ländern einen großen Vorzug. Von allen Häfen hat Riga die größte Getreideausfuhr; aber Livland selbst trägt hiezu wenig oder nichts bey,

da der einheimische Vorrath kaum für das Bedürfniß der Branntweinbrennereyen hinreicht. Roggen, Gerste und Hafer wird beynahe nur aus Riga verschifft, wo man die Ausfuhr aller Getreidesorten jährlich ungefähr auf 20,000 Last rechnen kann; Weizen jetzt vorzüglich aus den Häfen des schwarzen Meers, und dann zunächst aus Riga, Archangel und Petersburg.

	Ausfuhrzoll bey den Häfen,	bey d. Grenzzöll.
Roggen u. Roggenm.	6 Kop.	8 K. v. Tschetw.
Weizen u. Weizenm.	10 —	12 — — —
Gerste u. Gerstenm.	12 —	16 — — —
Hafer	8 —	11 — — —

Spelt, Erbsen, Buchweizen, verschiedene Grützen und Malz machen keine bedeutende Exportationsartikel.

Von allen Getreidesorten war die stärkste Ausfuhr von jeher an Roggen; seit einigen Jahren ist es die des Weizens geworden, und zwar durch die Verschiffung desselben aus den

Häfen des schwarzen Meers, wo dieß während des letzten allgemeinen Krieges bey weitem der wichtigste Handelsartikel geworden ist. Die Ausfuhr dieser Getreideart betrug 1786 in allen Häfen des schwarzen Meers 68,731 Tschetwert; im Jahr 1793 hingegen 162,000 Tschetwert. Man führt hauptsächlich Sommerweizen oder sogenannte Arnautka aus, und viele Ladungen davon sind muthmaßlich insgeheim nach Frankreich gegangen. Der Bezirk von Taganrog liefert ungefähr 20,000 Tschetwert; das Uebrige kommt mit Fuhren aus der Gegend von Charkow, Woronesh und dem neurussischen Gouv., und diese Fuhren nehmen dagegen zum Theil Weine, Baumwollenwaaren und eingesalzene Fische landeinwärts zurück. Im Jahr 1793 hatte man sogar den Versuch gemacht, von den neuangelegten Kolonien an der kaukasischen Linie, durch die zurückgehenden Proviantfuhren bis Tscherkask, und von da zu Wasser, Weizen nach

Taganrog kommen zu lassen. Der Preis des Weizens daselbst ist in fruchtbaren Jahren 3 Rubel für das Kul (7½ Pud oder 300 Pfund); 1793 war er, wegen der mittelmäßigen Erndte und starken Ausfuhr, auf 4½ Rubel gestiegen. Gemeiniglich muß der ankommende Rheder des Schiffs oder sein Korrespondent in Taganrog bey dessen Ankunft erst auf den Dörfern umherschicken, um die Ladung zusammen zu bringen, weil hier fast niemand Geldkräfte genug hat, um Vorrathsmagazine anzulegen, die den Kornhandel weit rascher und einträglicher machen würden. Die Fracht bis Konstantinopel wird mit 110 Para oder 165 Kopeken für das Küllo (⅕ Tschetwert) bezahlt. Im Jahr 1792 und im Frühlinge 93 war das Tschetwert in Konstantinopel und auf den Inseln bis auf 25 Piaster gestiegen; die Zufuhr aber hatte es bis auf 14 Piaster heruntergebracht, wobey denn, da das Tschetwert mit der Fracht dort zur Stelle nur auf 9 Pia-

ster

ster kommt, noch immer ein großer Gewinn blieb.

Die sämtliche Ausfuhr der erwähnten Getreidearten betrug

1771—73.	jährl. im Durchsch.	870,587	Tschet.	2,510,900	R.
1793—95.	— — —	403,161	—	2,878,400	—

An Zollabgaben wurden während des letztern Zeitraums jährlich 57,700 Rub. erhoben.

7. Leder.

1) Juften. Diese machen von allen Ledersorten den stärksten Artikel der Ausfuhr. Es giebt rothe, schwarze und weiße Juften; sie zahlen 90 Kop. Zoll vom Pud. Ausfuhr:

1767—69.	jährl. im Durchschn.	155,125	P.
1793—95	— — — —	138,719	—

Der Geldwerth dieser letztern Quantität ward zu 2,602,218 Rubel angegeben, wovon der erhobene Zoll sich auf 123,000 Rub. belief. Von dieser Quantität exportirt Pe=

tersburg gegen 100,000, und Archangel etwa 25,000 Pud. Der Ueberrest wird aus Riga und aus den Häfen des schwarzen Meers verschifft, wo nur rothe Leder ausgeführt werden, die man in Taganrog zu 16 Rub. das Pud aus Woronesh erhält.

2) Pump- und Sohlleder. Die erstere Benennung bezeichnet ein sehr dickes Leder. Beydes bezahlt 20 Kop. Ausfuhrzoll vom Pud. Ausfuhr:

1767–69.	jährl. im Durchschn.		5,613	Pud.
1793–95.	—	—	— 25,561	—

Geldwerth der letztern Quantität: 251,000 Rubel. Belauf des erhobenen Zolls: 2500 Rub.

3) Die übrigen mannigfaltigen Ledersorten zahlen vom Decher 5 bis 60 Kop. Zoll. Es wurden deren von 1793 bis 1795 jährlich für 12,200 Rub. verführt und davon gegen 300 Rub. Zoll erhoben. — Die un-

ter dieser und der vorhergehenden Nummer aufgeführten Artikel werden nur aus den ostseeischen Häfen und aus Archangel verschifft.

Die sämtliche Ausfuhr an allen Ledersorten betrug also in den Jahren 1793–95 jährlich 2,865,300 Rub., und der von selbigen erhobene Ausfuhrzoll 125,800 Rub. Im Jahr 1769 belief sich der Werth dieser Ausfuhr nur auf 1,115,000 Rub.

8. Holzwaaren.

Die überaus mannigfaltigen, unter diesem allgemeinen Namen begriffenen Artikel lassen sich bequem auf vier Hauptgattungen reduciren, nämlich: Bretter, Eichenholz, Balken und Schiffbauholz.

1) Bretter. Diese machen, dem Geldwerth nach, weit über die Hälfte der Ausfuhr aller Holzwaaren. In den Jahren 1793–95 wurden jährlich im Durchschnitt

2,380,041 Stück Bretter verschifft. Der Geldwerth dieser Ausfuhr war auf

	816,000 R. angegeben; der Zoll betrug 52,400 R.	
Uebrige Holzwaaren	723,000 — — — — —	66,800 —
	1,539,000 — — — — —	119,200 —
1769:	585,000 —	

Bretter von Fichten- und Tannenholz zahlen von jedem Schock oder 5 Dutzend von 66 Kop. bis 10 Rub. 72 Kop. Zoll, je nachdem ihre Länge und Dicke beschaffen ist, die der Tarif in 36 verschiedenen Angaben bestimmt. Die Dicke ist von 1 bis 3 Daum, und die Länge von 10 bis 52 Fuß verschieden. Bretter von andern Holzarten zahlen einen verhältnißmäßig höhern Zoll. Die stärkste Ausfuhr von Brettern geschieht aus Petersburg und dann zunächst aus Wiburg.

2) Eichenholz. Hauptsorten desselben:

a) Wagenschoß. Man versteht hierunter Eichenholz, das gespalten, nicht geschnit-

ten ist. Es zahlt von jedem Schock 11 Rub. 26 Kop. Zoll, und wird nur aus Riga verführt. Wenn es für Kron passiren soll, muß es die Länge von 14 Fuß Holländ. haben, und 13 Daumen breit seyn. Es wird mit zwey über einander gelegten Schlüsseln bezeichnet. Was nicht die angegebene Proportion hat, bekommt Wr. (Wrak) zum Zeichen.

b) Faßholz. Es ist von Eichen, zahlt vom Schock 198 Kop., und wird nur aus Riga verführt.

c) Holländisch Holz. Ist gespaltenes Eichenholz, 5 bis 5½ Fuß lang und bis 9 Daumen dick. Es zahlt vom Schock 108 Kop.

d) Fransch Holz. Von der nämlichen Beschaffenheit wie das vorige, daher beyde Sorten auch unter der allgemeinen Benennung Klappholz begriffen werden. Man unterscheidet doppeltes und enkeltes Fransch Holz; jenes ist länger und dicker als

dieses. Es zahlt überhaupt vom Schock 108 Kop.

c) Pipenstäbe, sind 84 Daumen lang, 4 bis 5 Daumen breit und 2 Daumen dick. Sie werden, wie alle Sorten in Kron und Wrake eingetheilt, und mit dem gewöhnlichen Zeichen des Eichenholzes in der Wrake bezeichnet. — Alle diese Sorten werden bloß aus Riga verführt.

3) Balken. Der Ausfuhrzoll ist, je nachdem die Holzart beschaffen, und je nachdem sie dicker oder dünner, länger oder kürzer, behauen oder unbehauen sind, von 9 Rub. 2 Kop. bis 151 Rub. 60 Kop. für das Hundert verschieden. Sie werden vorzüglich aus Riga, und nächstdem aus Petersburg und Narva verschifft.

4) Schiffbauholz.

a) Masten. Werden nur aus Petersburg, Riga, und zuweilen auch aus andern liefländischen Häfen verschifft. Riga erhält seine Masten aus Polen und Rußland; der

Holzhändler läßt sie durch seinen Braker auf der Stelle besehen, und da geschieht auch der Handel. Die Stämme müssen oft mit großen Kosten aus den Wäldern bis zu irgend einem Flusse geführt werden; in Riga bleiben sie auf einem Holm oder auch im Wasser liegen, bis zum Verkauf, der aber nicht eher geschieht, als bis der Stadtmastenbraker sie gebrakt, gepalmt, gemessen und sortirt hat. Ein holländischer Fuß hat 3 Palmen. Die Licentberechnungen nach Palmen gehen auf den Diameter; im Handel aber werden die Palmen in der Circumferenz geschätzt: dividirt man diese mit 3, so hat man ungefähr das Licentmaaß. Die Schätzung der Palmen geschieht nicht am Stammende, sondern 10 Fuß höher; hier wird das Maaß der Palmen beym Handel mit einem Bande von Fischbein, bey der Krone aber mit einem Tasterzirkel gemessen. Beym Verschiffen steht es dem Käufer frey, die gekaufte Waare so behauen zu lassen, wie er will;

in dieser Beschaffenheit zeigt er sie dem Licent-Palminspektor, und entrichtet den Zoll. Der Holzhändler muß, wenn der Fehler am Mast unsichtbar ist, den Schaden tragen; für sichtbare Fehker muß die Brakergesellschaft aufkommen. Nach dem Tarif sind die kleinsten Mastbäume 17 Palm dick, und 72 Fuß lang; die größten 30 Palm dick, und 98 Fuß lang. Jene zahlen vom Stück 33 Rub. 90 Kop., diese 160 Rub. 32 Kop. Ausfuhrzoll.

b) Molenröden, bezeichnen im Holländischen Hölzer, die wegen einiger Fehler zu Masten untauglich sind. Sie müssen 80 Fuß holländisch und drüber lang seyn. Die, welche in der Mitte eine starke Krümmung haben, werden den geraden vorgezogen. Sie zahlen vom Stück, nach ihrer Dicke, von 1 Rub. 52 Kop. bis 21 Rub. 48 Kop. Zoll.

c) Spieren, sind Hölzer von 7 bis 10 Palmen, 50 bis 75 Fuß lang. Sie

werden zu Stengen, Raen, Kreuzstangen, Flaggestöcken und zu Masten kleiner Fahrzeuge gebraucht. — Die eigentlichen Spieren zahlen von 2 Rub. 18 Kop. bis 8 Rub. 4 Kop. Zoll.

d) Raen, sind Segelstangen, die queer am Mast hängen, und woran die Segel aufgespannt werden. Der Zoll differirt von 40 Kop. bis 50 Rub. 54 Kop.

e) Stengen, heißen die Verlängerungen der Masten. Sie zahlen vom Stück 26 bis 192 Kop. Zoll.

f) Bortillen, sind kurze Hölzer, die einen Schaden haben, der sie zu Masten oder Bogsprieten untauglich macht. Sie sind von verschiedener Dicke und Länge, und zahlen von 140 Kop. bis 36 Rub. 14 Kop. Zoll.

g) Dubbelde Riker. Unter diesem Namen gehen alle Bootsmasten beym Zoll. Die enkelten Riker sind 36 bis 40, die doppelten 48 bis 50 Fuß lang; jene sind am

Stammende 4 bis $4\frac{1}{2}$, diese 5 bis 6 Palmen dick. Die enkelten zahlen 230, die dubbelden 406 Kop. vom Schock.

Außer diesen angeführten giebt es noch unzählige andere Gattungen von Holzwaaren, die wir aber füglich übergehen können, da ihre Ausfuhr nicht bedeutend ist. Die Tabelle No. X. E. I. wird zeigen, welche Häfen den größten Antheil am Holzhandel nehmen, und was für Artikel dieselben hauptsächlich ausschiffen.

In den Häfen Onega, Kola und Mesen (welche beyde letztere ebenfalls jährlich eine kleine Ausfuhr von Holzwaaren haben) ist der vierte Theil des nach dem allgemeinen Tarif für diese Waaren bestimmten Zolls erlassen.

Die Ausfuhr an Brettern abgerechnet, beträgt die Exportation der Holzwaaren in Riga 564,653 Rub., in Petersburg aber nur 106,444 Rub. Riga ist also für den auswärtigen Holzhandel unstreitig der wich-

tigste Ort, und es wird daher nicht überflüßig seyn, über diesen für die Seemächte so interessanten Handelszweig in ein näheres Detail zu gehen.

Man sieht beym ersten Blick auf die angeführte Tabelle, daß Riga sein Uebergewicht im Holzhandel bloß der Ausfuhr des Eichenholzes verdankt. Diese Ausfuhr aber ist durch Kaiserliche Verordnungen auf Stämme und Klötze (bois d'échantillon) beschränkt, welche nur eine bestimmte Größe haben dürfen, folglich nicht zum Schiffbau, sondern nur in den Werkstätten der Künstler und Handwerker angewandt werden können.

Riga bezieht sein Ausfuhrholz größtentheils aus den unermeßlichen Wäldern des ehemaligen Polens. Ein Theil wird auch, seitdem die Ausfuhr aus den Privatwaldungen des eigentlichen Rußlands erlaubt ist, aus den Gouv. Orel, Kaluga und einigen andern herbeygeführt, die zu weit von den großen Wasserkommunikationen der Resi-

denz entfernt sind, um ihr Holz den Werften der Admiralität liefern zu können.

Der Transport wird durch die Flüsse erleichtert, die sich in den Dnepr ergießen; diese sind von einer Seite die Desna und Sosha, von der andern der Pripez und seine Nebenflüsse. Auf dem Dnepr geht das Holz bis Dubrowna hinauf; dann wird es zu Lande bis Babinowitschi transportirt, und hier in die Düna gelassen. Das Holz aus dem Gouv. Minsk geht die Beresina bis an den See Pekik hinauf, von wo es zu Lande bis an den Pristan Latiewitschi transportirt wird.

Der Holzhandel verlangt seiner Natur nach große Vorschüsse. Das meiste Holz wird gerade aus den entferntesten Gegenden gezogen. Der Transport bis zum Stapelort dauert gewöhnlich zwey Jahre, zuweilen aber auch länger, wenn das Wasser sehr niedrig ist, oder andere Hindernisse eintreten. Die Holzhändler müssen also für die Nachfrage

des Ausländers beständig große Vorräthe bereit halten; sie müssen sogar mit den Eigenthümern der Wälder zwey bis drey Jahre voraus Kontrakte schließen, wobey der dritte Theil des Einkaufspreises sogleich, das Uebrige aber terminweise, bezahlt wird, je nachdem der Transport neue Kosten verursacht. Wenn das Holz in Riga ankömmt, ist es schon längst bezahlt und bey der Abrechnung findet sich nicht selten, daß der Eigenthümer oder Liefe- rant dem Kaufmanne noch schuldig bleibt.

Für das Risiko, das der Kaufmann bey diesen großen Vorschüssen läuft, wird er aber gegenseitig durch einen immer sichern Debit und durch die Belebung der Schiffahrt entschädigt, welche letztere vorzüglich einen wohlthätigen Einfluß auf alle Zweige des Handels äußert. Die Anzahl der Schiffe, welche bloß durch den Holzhandel nach Riga gezogen werden, steigt jährlich auf 3 bis 400, und da zum Verführen der Masten nur große Schiffe gebraucht werden können, so nehmen

diese, um ihre Ladung voll zu machen, mehrentheils noch andere Artikel und vermehren dadurch die Konkurrenz der Käufer für verschiedene Gegenstände der Ausfuhr.

Aber hierauf beschränkt sich nicht der ganze Nutzen des Holzhandels. Er verbreitet zugleich Leben und Thätigkeit in jenen entfernten Gegenden, die keine andere Industrie kennen, als die Benutzung der Wälder; er belebt die Circulation durch die Summen, welche der Transport aus so weitentlegenen Provinzen kostet; er wirft dem Staat sehr beträchtliche Einkünfte ab; er befördert endlich das Uebergewicht der Handelsbilanz zum Vortheil des Reichs durch die Millionen, welche der Ausländer für die Gegenstände desselben ins Reich fließen läßt.

Um sich diese Vortheile anschaulicher zu machen, darf man nur einen Blick auf die Tabelle No. X. E. a. werfen. Man ersieht aus derselben,

daß eine Quantität Holz, welche zur Stelle gekauft wird, für	57,690 R.
Transportkosten verursacht	173,070 –
So daß also der ganze Einkaufspreis steigt auf	230,760 –
Und daß sie dem Staat an Ausfuhrzoll einbringt	57,922 –
Wenn man hiezu die übrigen Unkosten, die Zinsen des vorgeschossenen Kapitals und den Vortheil beym Verkauf zu 20 Prozent vom Einkaufspreise rechnet mit	46,152 R.
So findet man, daß eine Quantität Holz, welche zur Stelle 57,690 R. werth ist, vom Ausländer bezahlt wird mit	327,134 R.

Von einer Million, welche der Holzhandel in das Reich zieht, müssen folglich gerechnet werden

für den Einkaufspreis	=	172,000 R.
für Transportkosten =	=	517,000 —
für Nebenkosten und Vortheil des Kaufmanns		138,000 —
für den Ausfuhrzoll =	=	173,000 —

Der Ausländer bezahlt also ungefähr sechsmal mehr als der Einkaufspreis kostet; die Hälfte des ganzen Kapitals, oder die dreyfache Summe des Einkaufspreises geht für die Transportkosten auf; ein Siebentheil des Kapitals kommt in die Cirkulation zu Riga, und mehr als ein Sechstheil oder eine dem Einkaufspreise gleiche Summe fließt an Ausfuhrzöllen in die Staatskasse.

Bey der Ausfuhr des Schiffbauholzes, besonders genommen, sind diese Vortheile noch weit größer. Nach der angeführten Tabelle kostet eine Quantität desselben,

welche

welche zur Stelle erkauft wird mit : : : :	35,070 R.
an Transportkosten : :	105,210 —
	140,280 —
Und bringt der Krone an Ausfuhrzöllen ein : :	56,326 —
Mit den Nebenkosten und dem Vortheil des Kaufmanns zu 20 Prozent von der Einkaufssumme	28,056 —
kommt sie folglich dem Ausländer zu stehen : :	224,662 —

Hieraus folgt, daß von einer Million Rubel, die der Ausländer für Schiffbauholz bezahlt, gerechnet werden müssen für den

Einkaufspreis : : : :	156,000 —
für Transportkosten : :	469,000 —
für Nebenkosten und kaufmännischen Vortheil :	125,000 —
für Zollgebühren : : :	250,000 —

Die Abgaben an den Staat machen also ein Viertheil des ganzen Kapitals, welches der Ausländer bezahlt, und übersteigen den Einkaufspreis mehr als um die Hälfte. — Bey einzelnen Artikeln fallen diese Resultate noch vortheilhafter aus: hundert Masten von 17 Palmen z. B. kosten zur Stelle nur 900 Rub., und bezahlen bey der Ausfuhr 3390 R.

So überaus vortheilhaft der Holzhandel nach obiger Darstellung (die auch auf andere Häfen paßt) sowol für die Partikuliers als den Staat ist, so schädlich kann er jedoch dem Gemeinwesen werden, wenn eine unbeschränkte Ausfuhr und die Habsucht der Waldeigenthümer, verbunden mit einer schlechten Forstwirthschaft, diese Quelle des Staatsreichthums zu verstopfen drohen. Die persönliche Ueberzeugung, die der Kaiser sich auf einer Reise in die östlichen Provinzen des europäischen Rußlands von dem schlechten Zustande der ehemals so schönen

und für unerschöpflich gehaltenen Wälder an der Kama und Wolga verschaffte, die steigenden Holzpreise, die drückende Theurung des Brennholzes in beyden Residenzen und in vielen Provinzialstädten, u. s. w. bewogen den Monarchen, durch einen Ukas vom 10. Sept. 1798. die Holzausfuhr gänzlich zu verbieten, die von nun an, nur auf seinen eigenen Befehl, in einzelnen Fällen gestattet werden sollte.

So nützlich, ja so nothwendig dieses Verbot auch scheinen mochte, so war doch nicht zu leugnen, daß es für mehrere Handelsstädte äußerst traurige Folgen haben mußte. Wenn man die angeführte Exporttafel vom Jahr 1793 übersieht, so wird man auch sogleich wahrnehmen, welche Häfen bey diesem Verbot am meisten leiden mußten; indessen ist hiebey zu bemerken, daß der Stadt Petersburg, ob sie schon im Ganzen die stärkste Holzausfuhr hatte, doch dieses Verbot am wenigsten fühlbar seyn mußte,

da sie in ihrem unermeßlichen Gewerbe leicht andere Ressourcen auffinden konnte: vorzüglich schwer hingegen fiel dieser Befehl den Häfen Onega, Wiburg, Friedrichshamn, Narva und Riga. Nach den Zolllisten von 1793 machte nämlich der Holzhandel in Onega $\frac{8}{9}$ des ganzen Exporthandels, in Wiburg $\frac{8}{7}$, in Friedrichshamn $\frac{1}{2}$, in Narva $\frac{1}{4}$, in Riga $\frac{1}{11}$, in Pernau $\frac{1}{16}$, in Petersburg $\frac{1}{26}$ und in Archangel $\frac{1}{54}$. — Den 28. desselben Monats ergieng zwar ein zweyter Befehl, welcher die Holzausfuhr bis zu Ende des Jahrs 1798 gestattete: aber die späte Jahrszeit, der Mangel an Schiffen und die Unsicherheit der Meere gestatteten nur den wenigsten Kaufleuten von dieser Erlaubniß Gebrauch zu machen. Obgenannte Städte, und besonders Riga, welches so große Vorräthe anhäufen muß, wandten sich daher mit Vorstellungen an die Regierung, um wenigstens die Erlaubniß zu bewirken, das schon vorräthige und kontrahirte Holz

in unbestimmten Terminen exportiren zu dürfen. Aus den Berechnungen, die bey dieser Gelegenheit gemacht wurden, erhellte, daß Riga gegen das Ende des genannten Jahrs noch für 1,340,000 R. Holz auf dem Stapel liegen hatte, wovon 680,000 R. für Rechnung der Holzhändler, und 660,000 R. auf Rechnung der Kommissionnairs auswärtiger Kaufleute gesetzt werden müssen. (Vergl. No. X. E. 3.) Das schon seit längerer Zeit von rigischen Kaufleuten zu Lieferungen für die Jahre 1799 und 1800 kontrahirte Holz machte eine Summe von mehr als anderthalb Millionen; zwey Drittheil dieser Summe, aufs geringste gerechnet, waren schon bezahlt, und der Holzhändler fand sich durch sein eignes Interesse bewogen, auch das letzte Drittheil zu bezahlen. Das gekaufte Holz war schon gefällt, und zum Theil unterwegs, wo es, ohne neue Vorschüsse zum weitern Transport, ungenutzt hätte verfaulen müssen, dagegen es bey der

Exportation der Kronkasse 700,000 R. einbringen, und mehr als 4 Millionen R. ausländisches Geld ins Reich ziehen konnte. Denn wenn man auch den Umstand übergeht, daß in obigem Anschlage weder der Vorrath an Brettern, noch der an unbehauenem Holze u. s. w. mit in Rechnung gebracht ist, und also für dieses Kapital nur die Summe

von : : : : :	2,890,339 R.
annimmt; hiezu den Ausfuhrzoll, : : : :	724,847 –
den Gewinn des Kaufmanns und die übrigen Unkosten : : : :	578,067 –
hinzurechnet: so folgt, daß die Ausfuhr des theils in Riga vorräthigen, theils kontrahirten Holzes : :	4,193,253 R.

fremdes Geld ins Land bringen mußte.

Zu diesen Vorstellungen, welche nur den Zweck hatten, die Erlaubniß zur Ausfuhr

des schon vorräthigen und kontrahirten Holzes zu bewirken, fügte die rigische Kaufmannschaft auch triftige Gründe für die ununterbrochene Fortdauer des freyen Holzhandels in diesem Hafen, die sich hauptsächlich darauf stützten, daß Riga seine Holzwaaren vorzüglich nur aus solchen Provinzen bezieht, die bis jetzt und wahrscheinlich noch auf lange Zeit bis zum Ueberfluß mit Wäldern versehen sind, deren Industrie und Haupterwerb lediglich auf diesem Handel beruht, wo der Bauer kein anderes Mittel hat, seine Abgaben an den Staat zu entrichten, und die zu weit von der Wassergemeinschaft mit Petersburg entfernt sind, um ihr Holz der Admiralität liefern zu können. Auch die Befürchtung, daß dieser Handel in die Hände preußischer Kaufleute in den benachbarten Seehäfen übergehen, und dereinst vergeblich wieder zurückgewünscht werden möchte, war nicht vergessen.

Hierauf erfolgte unter dem 21. Dec. 1799 der Befehl, daß alles zur Abfertigung über die Grenze ausgehauene und in Bereitschaft gesetzte Holz, und zwar nicht nur das bey den Häfen eingebrachte, sondern auch das auf den Transportwegen abgelegte und in den Wäldern nachgelassene, frey zu verschiffen erlaubt seyn sollte. Dem zufolge müssen die Niederlandgerichte und Stadtpolizeyen in Beyseyn der Forstmeister genaue Verzeichnisse über die Quantität dieses schon ausgehauenen Holzes aufnehmen, damit nicht mehr als dieses ausgeführt werde. — Von dem Holze, das sich nach bemeldeten Verzeichnissen in Archangel vorfinden wird, kann die Admiralität so viel kaufen als sie braucht; das Uebrige darf vorschifft werden, und der Verkauf der Admiralität muß vor Eintritt der Schiffahrt im Jahr 1800 beendigt seyn, damit die Eigenthümer nicht leiden. — Aus St. Petersburg bleibt die Holzausfuhr auch fernerhin verboten. —

Da der Holzhandel keinesweges unterdrückt, sondern im Gegentheil (nur mit Rücksicht auf die einheimischen Bedürfnisse des Reichs) so viel möglich begünstigt werden soll: so erhält das Admiralitäts- und das Kommerzkollegium den Befehl, gemeinschaftlich zu berathschlagen, nach welchen Grundsätzen der Holzhandel einzurichten sey, und ihre Meynung dem Senat zur Erwägung vorzustellen, der alsdann darüber dem Souverain zu unterlegen hat.

Das Resultat dieser Untersuchungen war ein abermaliger Ukas vom 1. März 1800, durch welchen die Holzausfuhr zwar auf dem ehemaligen Fuß erlaubt, jedoch der im Tarif bestimmte Ausfuhrzoll von Holzwaaren verdoppelt wurde. Die Hälfte der ganzen Zollabgabe wird an das Forstdepartement entrichtet. Hiebey ist es bis jetzt geblieben.

9. Hanf- und Leinsaat.

Letztere macht einen weit wichtigern Ausfuhrartikel als erstere. In den Jahren 1767–69 betrug die Ausfuhr der Leinsaat jährlich 59,149; im Jahr 1793 hingegen bloß aus den Häfen 145,675 Tschetwert. Die stärkste Ausfuhr findet über Riga und Archangel statt. Man macht einen großen Unterschied zwischen Säeleinsaat und Schlagleinsaat, welche letztere zum Oelschlagen angewandt wird. Diese taugt nicht zum Säen, hat keinen Glanz, ist von dunkelbrauner, oft schwärzlicher Farbe, unrein, unreif oder hat lange an einem feuchten Orte gelegen; sie ist daher auch immer beträchtlich wohlfeiler, als die Säeleinsaat. Um Betrug und Vermischung zu verhüten, ist in Riga der Gebrauch, in den letzten Tagen des Augusts, ehe die frische Saat eingebracht wird, alle Bürgerspeicher zu untersuchen; die vom vorigen Jahre übrig gebliebene Leinsaat wird auf die Stadtspeicher geführt und von

da als Schlagsaat verkauft. Frische Saat wird mit einem eidlichen Zeugniß begleitet, daß sie von dem laufenden Jahre und nicht aus Gegenden sey, die bloße Schlagsaat liefern. Säeleinsaat wird bey der Ausfuhr mit 80, Schlagsaat hingegen mit 30 Kop. vom Tschetwert verzollt. — Hanfsaat wird beynahe nur aus Riga verschifft; sie zahlt vom Tschetwert 24 Kop. Ausfuhrzoll. Die Exportation derselben belief sich 1793 auf 14,186 Tschetwert.

Von beyden Sorten zusammen wurden ausgeführt

1767–69	jährl. i. Durchsch.	59,149 Tschetw.
1793–95	— — —	191,939 —

Der Geldwerth dieser Ausfuhr betrug

1769	. . . .	526,000 R.
1793–95	jährl. i. Durchschn.	1,414,600 —

An Zollabgaben wurden in diesem letzten Zeitraum jährlich 81,600 R. erhoben.

Auch Gartensaat wird aus Petersburg und Riga, wiewol in geringer Quantität, ausgeführt. Dieser Artikel ist zollfrey.

10. Tuch.

Nämlich grobes russisches Landtuch, Watmal oder Wattmer genannt, welches nach dem Tarif zollfrey ist. Es geht bloß über die Landgrenzen aus und wird stark von Riga nach Litthauen und Polen verführt. Es wird im Handel nach Stücken und Halbstücken verkauft; jene halten 20 bis 25 Arschinen. Dieses Tuch ist ¾ Arschin. breit. Die Ausfuhr desselben belief sich in den Jahren

1767–69 jährl. i. Durchsch. auf 21,432 Arsch.
1793–95 — — — 559,863 —

Der Geldwerth dieser Ausfuhr betrug im letztern Zeitraum jährlich 999,300 R.

An Zollabgaben soll diese Ausfuhr in erwähntem Zeitraum jährlich 2600 R. ein-

getragen haben. Aber nach dem Tarif von 1797 und auch nach dem von 1782 ist russisches Tuch zollfrey. Nur nach dem Tarif von 1766 zahlt es 40 Kop. Ausfuhrzoll von 100 Arschinen.

11. Hanf- und Leinöl.

Dieser Artikel geht nie nach England, sondern bloß nach nördlichen Ländern. Das Leinöl wird zum Färben, beyde Sorten aber zum Seifensieden, Brennen in Lampen u. s. w. gebraucht.

Von diesem Produkt wurden ausgeführt in den Jahren

1767–69 jährlich 150,274 Pud.
1793–95 — 231,376 —

Der Geldwerth dieser Ausfuhr wurde geschätzt

1769 auf 258,000 R.
1793–95 jährl. 702,400 —

Der Ausfuhrzoll beträgt 20 Kop. vom Pud und brachte in dem letztgenannten Zeitraum jährlich 34,500 R. ein.

Dieser Artikel wird beynahe nur aus Petersburg, ein kleiner Theil auch aus Riga, verführt.

12. Taue und Stricke.

Die Taufabriken haben seit einigen Jahren beträchtlich zugenommen und arbeiten jetzt nicht bloß für das Bedürfniß der in russischen Häfen ankommenden Schiffe, sondern auch für große Bestellungen aus Amerika, Lissabon, Kopenhagen u. s. w. Taue und Stricke von Hanf, sie mögen gepecht seyn oder nicht, zahlen bey der Ausfuhr vom Berkowez 45 Kop. Zoll; Stricke von Hanfheede aber nur 12 Kop. Es wurden jährlich ausgeführt in den Jahren

1767–69	von jenen : :	35,263 Pud.
	von diesen : :	10,052 –
		45,315 –
1793–95	v. beyden Sorten	143,605 –

Der Geldwerth dieser Ausfuhr betrug

1769	: : : : : :	85,000 R.
1793–95	jährlich : :	459,000 –

Der Zoll in letztern Zeitraum jährlich 5500 R.

Dieser Artikel geht meistens über Petersburg, zum Theil auch über Riga und Archangel. In den Häfen des schwarzen Meers ist er nicht ganz unbedeutend.

13. Schweinsborsten.

Es giebt zwey Sorten dieser Waare, deren Preis sehr verschieden ist; von der bessern kostet jetzt das Pud 19 R.; von der schlechtern 5 bis 6 R. Der Zoll beträgt für beyde Sorten 48 Kop. vom Pud. Petersburg führt unge-

fähr $\frac{6}{7}$, und Archangel $\frac{1}{7}$ von diesem Artikel aus. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1767–69	jährlich	17,174	Pud.
1793–95	–	– 21,317	–
Geldwerth 1769	;	88,000	R.
1793–95	jährlich	448,000	–
Zoll in letzterm Zeitr.	jährl.	10,200	–

14. Fischleim.

Das edelste und theuerste Produkt der Störfischerey, welches aus den gereinigten Schwimmblasen der Störarten bereitet, und sonst auch Hausenblase genannt wird. Der Ausfuhrzoll dieser Waare ist sehr verschieden; er beträgt 1) vom Fischleim von Beluga, Stör, Sewrjuga und Sterled in Tafeln und Bündeln vom Pud 150 Kop. 2) in Klößen 100 Kop. 3) vom Fischleim von Welsen 15 Kop. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1767–69 v. der Sorte	1) jährl.	2,526	Pud.
	2) –	63	–
	3) –	1,471	–
		4.060	–
1793–95 von allen 3 Sorten		6,415	–
Geldwerth 1769	: : :	79,000	R.
1793–95 jährlich		421,000	–

Zoll: 6500 R.

Die Ausfuhr geht fast ausschließlich über Petersburg und geschieht hauptsächlich durch die Engländer, welche eine große Menge Fischleim in ihren Bier- und Porterbrauereyen verbrauchen, und ihn auch den Spaniern, Portugiesen und Franzosen zuführen, die ihn zum Abklären ihrer Weine anwenden. Nach einer gedruckten Exportationsliste, welche die brittische Faktorey in St. Petersburg über die Jahre 1753 bis 1792 bekannt gemacht hat, sind von 1753 bis 1768 jährlich zwischen 1000 und 2000, von 1769 bis 1786, 2 bis 3000, in den letzten Jah-

ren aber gemeiniglich über 4000, und im Jahr 1788 sogar 6850 Pud Hausenblase in englischen Schiffen ausgeführt worden. Diese starke Ausfuhr ist sich auch in den nachfolgenden Jahren gleich geblieben, (s. oben:) im Jahr 1798 wurden überhaupt 7171 Pud aus Petersburg verschifft. Eine so rasche und fast unglaubliche Progression der Ausfuhr beweist die außerordentliche Zunahme der Fischereyen an den Küsten des kaspischen Meers: denn tausend Hausen geben nur ungefähr $7\frac{1}{2}$ Pud Fischleim, tausend Störe nur $2\frac{1}{2}$, und tausend Sewrjugen gar nur $1\frac{1}{4}$ Pud. Der Hausenleim ist also der häufigste, aber er ist auch der schlechteste; der von Stören wird für den besten gehalten. Die zunehmende Ausfuhr hat auch die Preise sehr in die Höhe getrieben; im Jahr 1778 galt an der petersburgischen Börse die beste Hausenblase nicht über 36 R. das Pud; jetzt gilt sie 90 bis 100 R.

15. Pott= und Weidasche.

1) Die Pottasche ist von zweyerley Art: die sogenannte blaue, welche aus Polen in Fässern von 5 bis 7 Schiffpfund kommt; und die calcinirte oder Kesselasche, in Fässern von 2 bis 3 Schiffpfund. Es giebt weisse, grüne und perlfarbne Kesselasche, von welchen letztere für die beste gehalten wird. Von beyderley Gattungen hat man drey Arten, die in der Pottaschbrake bestimmt werden. Pottasche sowol als Perlasche zahlt bey den Häfen 150, bey den Grenzzöllen aber 200 Kop. Ausfuhrzoll vom Berkowez.

2) Weidasche wird nach Lasten gekauft, deren jede aus 12 Tonnen besteht. Es giebt 4 Sorten derselben, die sämtlich von der Tonne 50 Kop. Zoll entrichten. — Die Ausfuhr an Pott= und Weidasche betrug in den Jahren

1767–69 jährlich 1,181 Pud.*)
1793–95 – 120,617 –
Geldwerth: 1769 57,000 R.
1793–95 jährlich 388,000 –
Zoll: 13,400 R.

Dieses Produkt wird hauptsächlich über Petersburg und Riga ausgeführt; an ersterm Orte ist die Ausfuhr jedoch bey weitem stärker.

16. Felle und Pelzwerk.

Die meisten Artikel, die unter diese Rubrik gehören, zahlen 6 bis 10 Prozent Zoll vom Werthe. Nach den Zollregistern machen die Hasenfelle die stärkste Ausfuhr, und von diesen werden wiederum weit mehr graue als weisse ausgeführt. (Vergl. No. X. D.) Jene zahlen 17 R. 50 Kop.; diese 6 R. Zoll vom Tausend. — Eben diesen Listen zufolge betrug der Geldwerth des sämtlichen aus-

*) War die Ausfuhr in diesen Jahren vielleicht durch Gesetze beschränkt?

geführten Pelzwerks und aller Sorten Felle im Jahr 1769: 490,000 R., und in den Jahren 1793 bis 95 jährlich 355,000 R., wovon 24,500 Zoll erhoben wurde. Aber hier können die Zollisten unmöglich richtig seyn. Nach den Angaben, die sie enthalten, würde fast gar keine Ausfuhr zu Lande statt haben: und doch geht, wie Beaujour versichert, bloß nach Griechenland (Salonichi) jährlich für 900,000 Piaster Pelzwerk, ohne dasjenige zu rechnen, was in Rumelien, in der Moldau, Wallachey, in Deutschland, u. s. w. debitirt wird. Aus den Häfen wird überhaupt nur wenig edles Pelzwerk ausgeführt; das meiste geht über die Landgrenzen, vorzüglich nach der Türkey, und wird wahrscheinlich durchgeschlichen, obgleich der Zoll mäßig ist. Ueber den Debit dieser Waare in der Türkey hat Beaujour interessante Nachrichten, von welchen wir hier das Wesentlichste auszeichnen wollen.

Das Pelzwerk, sagt er, ist der wichtigste russische Handelsartikel in Griechenland, wie im ganzen türkischen Reiche. Pelze sind hier der Lieblingsgegenstand des Luxus: es sind die Tressen der Türken, das Zeichen der Größe, das Aushängeschild des Wohlstands. Man ist nicht wohlanständig gekleidet, wenn man ohne Pelz ist; unter allen Ständen und in allen Jahrszeiten macht der Pelz den großen Putz. — Vergebens haben die übrigen nordischen Nationen sich bisher bemüht, den Russen diesen wichtigen Handelszweig zu entreissen. Aber die Russen treiben diesen Handel nicht selbst. Griechen reisen in Rußland umher, und kaufen diese Waare in den ukrainischen und polnischen Marktplätzen auf, um sie auf den Messen zu Selimia und Ozongovia zu verkaufen, von wo sie sich in ganz Rumelien vertheilt. Die übrigen Provinzen des osmanischen Reichs versorgen sich damit in Konstantinopel, wo die Kaufleute das Pelzwerk auch

zum Theil über das schwarze Meer erhalten. Auf den griechischen Märkten wird ungefähr für 900,000 Piaster Pelzwerk abgesetzt; aber diese ganze Quantität wird nicht im Lande selbst verbraucht. Salonichi schickt davon ein Drittheil nach Syrien und Egypten, um damit den Handel zu saldiren, den es mit diesen beyden Provinzen führt.

Die Gattungen von Pelzwerk, welche den größten Abgang in der Türkey finden, sind folgende:

1) Zobel. Der Sultan trägt bey öffentlichen Gelegenheiten Zobelpelze, die bis 30,000 Piaster kosten. Man behauptet, daß die beyden Pelze, welche Katharina I. dem Vezier nebst andern Kostbarkeiten gab, um ihren Gemahl aus der unglücklichen Position am Pruth zu befreyen, über 100,000 Piaster werth seyen, und bewahrt sie noch im Serail auf, wo sie jährlich einmal an einem Festtage gezeigt werden, den der Sultan seinen Gemahlinnen giebt. — Die

Zobel werden nach Kisten verkauft, die jede 10 Bündel enthalten. Die Bündel sind numerirt: No. 1. bezeichnet die beste Sorte; No. 10. die schlechteste. Jedes Bündel besteht aus 20 Paar oder 40 Stück Fellen, die zusammen für 300 bis 3000 Piaster verkauft werden.

2) Hermekine. Dieß ist das Sommerpelzwerk, und hauptsächlich zur Kleidung der Frauenzimmer bestimmt. So wie beym Zobel die Schwärze, so ist hier die blendendste Weisse die Hauptschönheit. Die Kürschner in der Levante setzen schwarze Muschen darauf, um diese Weisse noch hervorstechender zu machen; auch befestigen sie mit vieler Geschicklichkeit die Schwänze dieser Thiere an den Fellen. Die Türken finden ein Vergnügen daran, diese Schwänze durch die Hände gleiten zu lassen; denn ein reicher Türke thut den ganzen Tag fast nichts anders, als auf dem Sopha sitzen, und seinen Bart oder Pelz karessiren. — Die Hermelin-

felle werden ebenfalls in Bündeln zu 40 Stück verkauft; der Preis für ein solches Bündel ist 20 bis 40 Piaster.

3) Grauwerk (Eichhörnchen, die in Sibirien im Sommer roth sind und im Winter grau werden.) Der Rücken hat eine schöne graue Farbe, aber der Bauch ist beynahe so weiß wie beym Hermelin. Die schönsten und reichsten Pelze sind die, die aus Bauch- und Rückenstücken abwechselnd zusammengesetzt sind. — Man verkauft das Grauwerk zu 1000 Fellen; jedes Tausend ist numerirt, und die kleinsten Nummern zeigen die kostbarsten Felle an. — Der Gebrauch dieses Pelzwerks ist in der Türkey sehr allgemein; die Männer füttern damit ihre „Tartaren" oder Ueberkleider, und die Weiber ihre „Dshubejs" oder Polonaisen. Der Preis fürs Tausend ist 300 bis 500 Piaster.

4) Schwarze Füchse. Diese sind theurer, als selbst die Zobel, und dienen da-

her in der Türkey zur Bezeichnung der höchsten Reichswürden. Nur der Großherr und die Paschas von drey Roßschweifen tragen bey öffentlichen Feyerlichkeiten schwarze Fuchspelze. Es giebt solche, deren Haar so lang und seidenartig ist, daß man ein Hühnerey darin verbergen kann. Ein recht schönes Fell wird in Konstantinopel zuweilen mit 50,000 Piastern bezahlt.

5) Felle von ungebornen Lämmern. Das Haar ist weich, glänzend schwarz, kurz und stark gekräuselt. Man besetzt die Mützen und Kleider damit. Diese Mützen sind der Putz des griechischen Adels und das Abzeichen der geistlichen Würde in allen Klassen der Rajahs. Auch die Popen aller christlichen Sekten in der Türkey tragen solche Mützen. Die Felle werden paarweise zu 15 bis 50 Piaster verkauft; zum Besatz einer Mütze gehört ein Paar. Die grauen Lämmerfelle kommen aus Persien (eigentlich aus Mangischlak, wo astrachan-

sche Kaufleute sie abholen; s. unten den Artikel: Astrachan) und sind weicher, krauser und schöner, als die schwarzen; aber auch so theuer, daß man nur weisse Mützen und Aufschläge an Staatskleidern damit verbrämt. Die Hospodaren der Moldau und Wallachey, und die Drogmanen der Pforte und der europäischen Mächte besetzen ihre Mützen damit. Sie werden das Paar zu 50 bis 100 und 200 Piaster verkauft.

Dieß sind die Hauptgegenstände des so wichtigen Pelzwerkshandels der Russen nach der Türkey, welchen sie noch bis jetzt ausschließlich in Händen haben. Die Engländer versuchten zwar vor einiger Zeit, kanadisches Pelzwerk nach der Levante zu schicken; man bezog auch amerikanisches Pelzwerk aus Deutschland, welches auf den Messen zu Frankfurt und Leipzig aufgekauft war: aber seit einigen Jahren hat Rußland sich dieses Handels gänzlich bemächtigt, und was die übrigen Nationen davon in Händen haben,

ist so unbedeutend, daß es keine Erwähnung verdient.

Als die Engländer sahen, daß das kanadische Pelzwerk das russische auf den türkischen Märkten nicht verdrängen konnte, schmeichelten sie sich wenigstens mit der Hoffnung, den Griechen den russischen Pelzhandel zu entreissen. Sie versuchten es, russisches Pelzwerk als Rückfracht von Archangel zu nehmen, und es zu Schiffe nach der Levante zu verführen. Sie hatten hiebey den Vortheil voraus, daß sie nicht, wie die Griechen, den höhern Landzoll in Rußland (den diese aber wahrscheinlich zu umgehen wissen) und den Seezoll und die Mezetteria in Konstantinopel bezahlen durften; auch konnte ihnen der Transport zur See unmöglich so hoch zu stehen kommen, als das Verführen dieser Waare zu Lande. Mit einem Wort, das Projekt schien sehr gut kombinirt, hatte aber keinen Erfolg. Wahrscheinlich sind die Engländer durch die hohe Assekuranz davon abge-

bracht worden. Diese würde, in Hinsicht auf die weite Seereise, wenigstens drey Prozent betragen haben. Da das Pelzwerk eine feine Waare ist, die wenig Volumen hat, so würde eine gewöhnliche Kiste, 2000 Piaster an Werth, 60 Piaster Assekuranz bezahlt haben; der Transport von Moskwa nach Konstantinopel kostet aber nicht mehr als 50 Piaster.

17. Wachs und Wachslichte.

Gebleichtes Wachs zahlt bey der Ausfuhr 1 R. Zoll vom Pud; ungebleichtes 120 Kop. Wachslichte 40 Kop. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

	1767–69	jährlich	5,640 Pud.
	1793–95	–	17,163 –
Geldwerth:	1769	= = =	72,500 R.
	1793–95	jährl.	345,700 –

Zoll: 6,400 R.

Der größte Theil dieser Waare wird über Petersburg, das Uebrige über Archangel und

Riga ausgeführt und geht meistens nach Italien und andern katholischen Ländern.

18. Seife.

Zahlt bey der Ausfuhr 10 Kop. vom Pud. Diese Ausfuhr betrug in den Jahren

1767–69 jährlich	32,720 Pud.	
1793–97 –	59,580 –	
Geldwerth: 1769 : : :		48,000 R.
1793–95 jährlich		254,000 –
Zoll: 2900 R.		

Die Ausfuhr geht hauptsächlich über Petersburg und Riga.

19. Pech und Theer.

Zoll, nach dem Tarif, vom Pud 1 Kop. Nach dem Ukas vom 1. März 1800 (s. den Artikel: Holzwaaren) bezahlt Theer 12 und Pech 18 Kop. vom Pud an das Forstdepartement, außer dem im Tarif bestimmten Zoll. Betrag der Ausfuhr

1767–69 jährl. Pech : : 30,230 P.
Theer : . 261,223 –

291,453 –

1793–95 – von beyden 695,257 –

Geldw.: 1769 : : 82,000 R.
1793–95 jährl. 248,000 –

Zoll: 7000 R.

Fast die ganze Ausfuhr geht über Archangel; etwas weniges über Riga und Wiburg.

20. Kaviar.

Der schwarze, gepreßte, gesalzene oder frische Kaviar zahlt 8, der rothe 5 Kop. vom Pud. Betrag der Ausfuhr:

1767–69 jährlich 15,870 Pud.
1793–95 – 37,950 –

Geldwerth: 1769 : : : 41,000 R.
1793–95 jährl. 188,000 –

Zoll: 3000 R.

Die eine Hälfte dieser Quantität wird aus den Häfen der Ostsee, die andere über

das schwarze Meer verschifft. Taganrog und Petersburg haben bey weitem die stärkste Ausfuhr. Den größten Absatz fand diese Waare von jeher in Italien, wohin noch jetzt ungefähr 10,000 Pud jährlich gehen. Die übrigen Länder, außer England, erhalten etwa 5000 Pud; der Rest geht nach Konstantinopel und nach andern Küstenörtern des schwarzen Meers. — Bis zum Jahr 1781 wurde in brittischen Schiffen gar kein Kaviar ausgeführt. Im Jahr 1782 fing diese Ausfuhr mit 26 Pud an und stieg so schnell, daß im nächstfolgenden 1151 Pud, im dritten 1612 Pud; 1788 etwas über 4000 Pud; 1789 gar 11,254; dagegen aber 1790 nur 25 Pud, 1792 aber wieder 3,781 Pud dieser Waare ausgeführt wurden. Zur Herbeyschaffung der ganzen Quantität Kaviar, die verschifft wird, gehört der Fang vieler Millionen Fische, denn 1000 Belugen oder Hausen geben nur 100 Pud Kaviar; 1000 Störe oder Sewrjugen aber nur 60 Pud.

Der

Der Kaviar, den man von den Sewrjugen erhält, ist der beste.

21. Talglichte.

Zoll, vom Pud 20 Kop. Betrag der Ausfuhr:

	1767–69 jährlich	23,802 Pud.
	1793–95 –	35,918 –
Geldwerth:	1769	64,000 R.
	1793–95 jährl.	181,000 –

Zoll: 7000 R.

Die stärkste Ausfuhr findet über Petersburg statt. Archangel, Riga und die Häfen des schwarzen Meers haben ebenfalls einigen Antheil an dieser Exportation.

22. Bastmatten.

Zoll,	bey d. Häfen d. Nordmeers,	bey d. übrigen.
Matten, doppelte und einfache, alte und neue	1 Kop.	12 Kop. v. Stück.
Mattensäcke	$\frac{1}{2}$ –	8 – – –
Mattensäckchen	$\frac{1}{4}$ –	4 – – –

Betrag der Ausfuhr:

1767–69 an Matten jährl.	1,020,001	Stück.
Mattensäcken –	5,567	–
Mattensäckchen –	5,554	–
	1,031,122	–
1793–95 jährlich =	1,563,276	–

Geldwerth: 1769 59,000 R.

1793–95 jährl. 178,000 –

Zoll: 8,400 R.

Zwey Drittheile der Ausfuhr gehen natürlich über Archangel; das letzte Drittheil wird hauptsächlich aus Petersburg und Riga ausgeführt.

23. Butter.

Zoll, v. Pud 10 Kop. Belauf d. Ausfuhr.

1767–69 jährl. 4,476 P.

1793–95 – 26,113 –

Geldw. 1769 = = =

1793–95 jährl. 157,000 R. Zoll: 1200 R.

Eilf Zwölftel dieser Waare gehen aus den Häfen des schwarzen Meers, und hier vorzüglich über Taganrog, Eupatoria und Cherson aus. Ueberhaupt kann dieser Artikel nie in genugsamer Menge für den türkischen Markt zusammengebracht werden. Auch kauft man die Butter in den Häfen des schwarzen Meers zur Exportation weit und breit zusammen, wie sie denn sogar mit den Eisenbarken aus Sibirien nach Taganrog gebracht wird. Man schmilzt sie in Tonnen zusammen, und gewinnt an diesem Artikel noch mehr als am Weizen, da die Butter in Konstantinopel gewöhnlich zwischen 19 und 20 Rubel das Pud gilt, und in Taganrog noch zu 7 R. aufgekauft werden kann.

---

24. Thran.

Thran von allen Sorten zahlt vom gesetzmäßigen Faß (zu 7 Pud) 30 Kop. Ausfuhrzoll. Belauf der Ausfuhr:

1767–69 jährl. 52,713 P.
1793–95 – 43,918 –
Geldw. 1769 = = 80,000 R.
1793–95 jährl. 109,000 R. Zoll: 1900 R.

Wird beynahe nur aus Archangel verschifft.

Obige 24 Artikel, von denen der geringste in der Exportationsliste über 100,000 Rubel beträgt, machen die Basis des Ausfuhrhandels nach den europäischen Ländern. — Von dem Betrage der Exportation nachfolgender geringerer Artikel können wir nur Angaben vom Jahr 1793 liefern, die sich bloß auf die Ausfuhr zur See beziehen.

---

25. Federn und Daunen.

Erstere zahlen 5 Kop. vom Pud; letztere aber sind zollfrey. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1767–69 jährl. 171 Pud.
1793 — 10,551 — Geldw. 85,200 R.
Dieser Artikel wird hauptsächlich aus Petersburg, Riga und Archangel exportirt.

26. Kornbranntwein.

Der ordinaire, „Wino" genannt, zahlt vom Eimer 5 Kop., oder bey der Ausfuhr aus den deutschen Provinzen, vom Oxhoft 50 Kop; der doppelte („Dwoinoje Wino") und alle feine Sorten („Wotka") doppelt so viel. Aus den Grenzgouvernements, wo die Krone sich den Verkauf des Branntweins vorbehalten hat, findet die Ausfuhr desselben nur mit Erlaubniß des Kameralhofes statt. In den deutschen Provinzen wird die Accise oder der Rekognitionszoll, den der Branntwein zum Besten der Städte erlegen muß, wenn er aus dem Innern des Landes nach den Städten verführt wird, bey der Ausfuhr zur See wieder zurückbezahlt. — Im Jahr 1793 wurden aus den ostseeischen

Häfen 3,971 Oxhoft 9 Anker Kornbrannt=weine, an Werth 66,200 R., ausgeführt.

27. Kramwaaren.

Im Zolltarif findet sich dieser Artikel nicht; es kann daher auch nicht angegeben werden, was für Waaren man hierunter ver=steht. In den Exportationslisten von 1793 steht diese Rubrik mit dem angegebenen Geld=werth von 58,900 R.

28. Schaafswolle.

Nur die schwarze Schaafswolle ist aus=zuführen erlaubt, und diese zahlt 4 Kop. vom Pud. Alle türkische, persische, kalmüki=sche, tscherkessische, und alle russische und ausländische Wolle hingegen, die erwähnte Sorte ausgenommen, darf nicht exportirt werden. In den Jahren 1767–69 wur=de selbst jene Sorte noch nicht ausgeführt; erst seit der Erwerbung der Krim ist sie ein Ausfuhrartikel geworden. Im Jahr 1793

wurde davon über das schwarze Meer 23,571 Pud, aus den übrigen Häfen aber nur 226 Pud ausgeschifft; der Geldwerth dieser ganzen Ausfuhr ward auf 45,800 R. berechnet. — Auch die verbotenen Sorten von Wolle werden noch ziemlich häufig als Kontrebande aus den krimischen Häfen ins Ausland versendet.

29. Pferdehaare.

Pferdehaare zahlen vom Berkowez 50 Kop; Pferdeschweife von 100 Stück 10 Kop. Belauf der Ausfuhr:

1767—69 jährl.	7,143 Pud.	43,280 Stück.		
1793 = = = =	7,674 —	63,054 —	Geldw.	42,800 R.

Werden größtentheils aus Petersburg und Archangel verschifft.

30. Fleisch und Rinderzungen.

Frisches sowol als geräuchertes und gesalzenes Rind=, Schaaf= und Schweinefleisch zahlt vom Pud 5 Kop. Gesalzenes und

gedörrtes Flügelwerk ist zollfrey. Ochsenzungen zahlen von 100 Stück 25 Kop., und Fleischwürste vom Pud 10 Kop. — Ausfuhr:

1767—69 jährl.	Fleisch 7,495 Pud.	Zungen 14,476 Stück.
1793 » » »	— 15,456 —	— 33,862 —
Geldwerth der Ausfuhr im J. 1793:		41,800 R.

31. Salz.

Sowol russisches als ausländisches ist bey der Ausfuhr zollfrey. Das Salz, welches ausgeschifft wird, ist bloß krimisches, aus den dortigen vielen Salzseen, und geht also nur aus den Häfen dieser Halbinsel über das schwarze Meer aus. In den J. 1767—69 betrug diese Ausfuhr 3,711 Pud; im Jahr 1793 aber 1,262,100 Pud, deren Geldwerth auf 23,600 R. angegeben war.

32. Harz.

Im Tarif heißt dieser Artikel, nach einem holländischen Ausdruck „Harpius.“ Es

wird bloß aus Riga verschifft, wo die Ausfuhr im J. 1793: 788 Tonnen, an Geldwerth 21,800 R., betrug, und zahlt 30 Kop. vom Berkowez Zoll.

33. Tobak.

Wird periodisch sehr stark ausgeführt; wenn nämlich die amerikanische Schiffahrt im Gedränge ist. Der in Großrußland gezogene und der ukrainische Blättertobak zahlt 3 Kop. vom Pud. Aber aller in Groß- und Kleinrußland aus virginischem, amersfortischem u. a. ausländischem Samen gezogene Tobak, er mag in Blättern oder zubereitet seyn, ist zollfrey. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1767–69 jährl. an russischem Tobak : :	46,441 Pud.
aus ausländ. Samen gezogenem	872 –
	47,313 –
1793 an beyden Sorten	8,924 –

Geldwerth dieser letztern Quantität: 19,200 R. Wird bis itzt nur aus den Ostseehäfen verführt.

34. Apothekermaterialien.

Zum Beyspiel: Spanische Fliegen, isländisches Moos, Zetwersaat, u. dergl. Dieser Artikel ist zollfrey. Die Ausfuhr betrug im J. 1793: 17,400 R.

35. Tischlerleim.

Ist ebenfalls zollfrey. In den J. 1767—69 betrug die Ausfuhr jährlich nur 47 Pud; im J. 1793 aber 2,041 Pud, deren Geldwerth auf 15,200 R. angegeben war. Die Hauptausfuhr findet über Petersburg statt.

36. Bibergeil.

Bibergeil mit und ohne Fettbeutel zahlt vom Pfunde 30 Kop. Zoll, und wird nur aus Archangel und Petersburg ausgeführt.

In den J. 1767–69 betrug die Ausfuhr jährlich 8 Pud; im Jahr 1793: 11¾ Pud. Geldwerth: 14,800 R.

37. Schusterarbeit.

Als Schuhe, Stiefel, Pantoffeln und Pelzschuhe, ist zollfrey, und wird hauptsächlich aus Riga, Petersburg und Archangel verführt. In den J. 1767–69 wurden 13,281 Paar verschifft; im J. 1793: 10,914 Paar, die man im Zoll zu 10,600 R. angegeben hatte.

38. Fische.

Gesalzene, marinirte und getrocknete Fische sind zollfrey, und werden beynahe nur aus den Häfen des schwarzen Meers verführt, wo ihre Ausfuhr in den J. 1767–69: 12,689 Pud, und im J. 1793: 7,073 Pud nebst 70 Tonnen machte. Geldwerth dieser letztern Quantität: 10,500 R.

39. Fuhrwerk.

Wagen, Schlitten u. dergl. sind zollfrey; im J. 1793 wurden aus Petersburg, Riga, Reval und Cherson für 9,800 R. ausgeführt.

40. Mammontsknochen und Fangzähne.

Werden hauptsächlich über Taganrog und Archangel ausgeschifft, und zahlen 40 Kop. vom Pud. Ausfuhr:

1767–69 jährl. 84 Pud.
1793 „ „ 190 – Geldw. 6,300 R.

41. Honig.

Ist zollfrey. Ausfuhr: 1767–69 jährl. 135 Pud; 1793: 1,142 Pud; Geldwerth dieser Quantität: 5,600 R. Wird aus allen Häfen verführt.

42. Anis und Kümmel.

Ersterer zahlt vom Pud 2 Kop.; letzterer ist zollfrey. Die Ausfuhr betrug 1767–69: 3,031 Pud; 1793: 1,573 Pud. Geldwerth: 5,500 R. Wird nur aus den baltischen Häfen verführt.

43. Kupfer.

Unverarbeitetes Kupfer in Blättern, Tafeln und Platten, desgleichen Abschnitzel, Feilspäne, altes und zerbrochenes Geschirr, wie auch Glocken- und Kanonengut, zahlt vom Pud 20 Kop. Verarbeitetes Kupfer aber, so wie verarbeitetes und unverarbeitetes Messing, ist zollfrey. Ausfuhr:

1767–69	an zollbarem Kupfer	6,256 P.
	nicht zollb. Kupf. u. Messing	178 –
		6,434 –
1793	an allen Sorten	187 –

deren Geldwerth zu 2,900 R. angegeben war. Dieser Artikel geht nur über die Ostsee aus.

44. Lebendiges Vieh.

Ochsen und Kühe zahlen vom Stück 150 Kop; Schaafe und Lämmer 20 Kop.; Schweine 30 Kop.; alle übrige Gattungen sind zollfrey. In den J. 1767–69 wurden 3000 Ochsen und Kühe; 1793 aber nur [illegible]89 Stück zur See ausgeführt, deren Geldwerth auf 1600 R. angeschlagen war.

Von den nachfolgenden Artikeln können wir nur die Ausfuhr von den Jahren 1767–69 anzeigen.

45. Fertige Bettdecken: 1716 St. Sind zollfrey.

46. Wollene, seidne und kameelhaarne Gürtel: für 2,467 R. zollfrey.

47. Ziegenhaare: 43 Pud. Zahlen 12 Kop. vom Pud.

48. Lederne Handschuhe: 1497 Paar. Zollfrey.

49. Krebssteine: 161 Pud. Zahlen vom Pud 1 R.

50. Kuhhaare: 73 Pud. Die rohen zahlen vom Berkowez 3 Kop.; die gesottenen sind zollfrey.

51. Marienglas: 3 Pud. Zahlt vom Pud 60 Kop.

52. Feines und Kanonen-Pulver: 35 Pud. Ist zollfrey.

53. Salpeter: 2,166 Pud. Zahlt vom Pud 60 Kop.; ist aber seit dem Jahre 1795 bis auf fernern Befehl auszuführen verboten.

54. Schwefel: 98 Pud. Zollfrey.

55. Strümpfe: 276 Dutzend. Zollfrey.

56. Teppiche: 2355 Stück. Zollfrey. — Die bessere Sorte, aus Wolle und Seide, wird „Kowrü," die schlechtere „Kilimi" genannt.

57. Zwirn: 46 Pud. Gedrehter, feiner, gebleichter und ungebleichter; grober,

gefärbter; auch Hanfzwirn zu Fischernetzen, ist zollfrey; Garn von Flachs und zu Tauwerk ist auszuführen verboten.

Noch macht der Zolltarif folgende Waaren namhaft, die aber nicht regelmäßig alle Jahre ausgeführt werden und die man größtentheils, zur Ermunterung der Ausfuhr, zollfrey gelassen hat.

58. Fischfett. Zahlt vom Pud 3 Kop.

59. Kolophonium. Zahlt vom Berkowez 30 Kop.

60. Wallroßriemen. Zahlen vom Paar 7 Kop.

61. Wollene und leinene Säcke. Zahlen vom Hundert 50 Kop.

62. Soda. Zahlt vom Pud 3 Kop.

Gänzlich zollfrey sind nachstehende Artikel:

63. Alaun.

64. Bley, Schroot und Kugeln.

65.

65. Bleyweiß.

66. Bouteillen und andere gläserne Geschirre.

67. Fichtenzapfen.

68. Woiloki (Filze von Schaafswolle und Kuhhaaren.)

69. Flintensteine.

70. Irdenes und hölzernes Geschirr.

71. Gewehr.

72. Kreide.

73. Schnüre.

74. Erdschwämme.

75. Lärichenschwamm (agaricus offic.)

76. Papiertapeten. Im J. 1793 wurden aus Petersburg 595 Stück ausgeführt.

77. Horn; oder Geweihe von Elennthieren, Rennthieren, Hirschen und Hörner von Rindern. Im J. 1793 wurden aus Petersburg 104,603 Stück Rinder-

knochen und Hörner, meistens nach Holland, ausgeführt.

78. Schiffe, mit aller dazu gehörigen Takelage. Werden zuweilen für auswärtige Rechnung bestellt, oder auf Spekulation gebaut, und so nach fremden Ländern verkauft.

79. Endlich gehört auch zu den zollfreyen Artikeln der Ausfuhr: Gold und Silber 1) in allerley ausländischer Münze; 2) in Stangen; 3) Buch- oder Blattgold und Silber, so wie auch alles unächte, und alle daraus verfertigte Sachen. — Verarbeitetes Gold und Silber zahlt 2 R. vom Pfunde: mit russischem Gepräge ist die Ausfuhr verboten.

Asiatische Durchfuhrartikel.

80. Thee. Ist zollfrey. Von Zeit zu Zeit werden kleine Quantitäten von dem zu Lande über Kjächta eingeführten Thee, unter der Benennung Karavanenthee, zur

See nach europäischen Handelsplätzen ausgeführt; aber nicht sowol im Handel, als auf einzelne Bestellungen von Liebhabern. In den J. 1767–69 betrug die Quantität des ausgeführten Karavanenthees 150 Pud; im Jahr 1793: 255 Pud, deren Geldwerth auf 13,400 R. angegeben war.

81. Rhabarber. Dieser sowol als der Rhabarbersamen zahlen 6 R. vom Pud. Die Ausfuhr betrug in den J. 1767–69: 8,900 R.; im J. 1793: 22½ Pud, angegeben zu 2500 R.

82. Seide. Die Seide war, wie man sich aus der Geschichte des Handels erinnern wird, einer der Hauptgegenstände des russisch-persischen Handels, und wurde unter Peter I. von den Armeniern über Petersburg nach europäischen Ländern ausgeführt. Im Jahr 1749, da der persische Seidenhandel schon das Monopol von zwey Privatleuten geworden war, betrug die Ausfuhr noch 1775 Pud; im J. 1760 aber

nur 20 Pud. Von 1767 bis 69 wieder jährlich 87 Pud. — Jetzt hat dieser Transithandel gänzlich aufgehört, obgleich die Einfuhr an persischer Seide über Astrachan und Kiskjär sehr zugenommen hat; im Gegentheil wird dieser Artikel aus europäischen Ländern in die Häfen der Ostsee eingeführt; in Petersburg z. B. jährlich für mehr als 300,000 R.

83. Kitaika oder Nanking. Ist zollfrey. Von dieser Waare geht von Zeit zu Zeit etwas über die Landgrenzen. Im J. 1793 wurden aus Petersburg 1010 Arschinen nach Dänemark, Preußen und Lübek verführt.

84. Moschus. Zahlt vom Pfund 60 Kop. In den J. 1767–69 wurden jährlich 4 Pud ausgeführt.

85. Sternanis. Ist zollfrey. Die Ausfuhr betrug 1767 – 69 jährlich 297 Pud.

II. Gegenstände der Einfuhr.

Bey diesen werden wir uns weit kürzer fassen können, besonders da schon im zweyten und dritten Theile dieses Werks mehrere Notizen, die einkommenden Waaren betreffend, angebracht sind, auf welche wir uns beziehen können.

Nach der Liste No. XI. folgen die wichtigsten Einfuhrartikel folgendergestalt auf einander.

1. Zucker.

Zoll bey der Einfuhr: Kanarien-, Kandis- und Raffinadezucker zahlt 240 Kop. vom Pud; Melis 200; Lump 160; roher, in Europa umgesottener 100, und roher westindischer 30 Kop. vom Pud. Weisser Zuckersyrop 240, und brauner 100 Kop. vom Pud.

Die Einfuhr an allen Zuckersorten betrug, ein Jahr ins andere gerechnet, in den

drey Jahren 1793—95 (und eben dieß ist auch von allen folgenden Angaben zu verstehen) jährlich 341,356 Pud, deren Geldwerth auf 5,595,000 R. geschätzt werden kann. Der von dieser Waare erhobene Zoll betrug 332,400 R. (Vergl. übrigens Th. III. S. 279. 280.) Seit dem Jahr 1795 hat jedoch die Einfuhr der Zucker zugenommen, und zwar auf folgende Veranlassung. Die russischen Zuckersiedereyen, deren es im Innern des Reichs viele gab, arbeiteten wenigstens 20 Procent theurer, als die hamburgischen, und hätten schon längst eingehen müssen, wenn nicht die Einfuhr des hamburgischen Zuckers mit 15 Procent belegt gewesen wäre. Da diese Waare groß und schwer ist, so war die Kontrebande schwierig, und der Zoll folglich ein Mittel, die inländischen Manufakturen über die Konkurrenz der ausländischen zu erheben; aber die hohen Preise der rohen Zucker haben die russischen Raffinerieen endlich zum Stillstand

gezwungen, und seit der Zeit wird weit mehr raffinirter Zucker eingeführt.

2. Tücher und andere Wollenwaaren.

Englische, schlesische und andere ordinaire Tücher zahlen 20 Kop. von der Arschin; eben so viel das grobe Soldatentuch. Feinere Sorten zahlen 30 bis 42 Kop., und die mehresten andern Wollenwaaren 30 Procent vom Werthe. Rohe Wolle ist zollfrey; gesponnene zahlt 3 R. vom Pud. — Die Einfuhr beträgt den Werth von 3,978,500 R., und der Zoll 478,600 R. (Vergl. Th. III. S. 245 bis 258.)

3. Baumwollene Zeuge.

Zoll: weisser Kattun, dessen Werth nicht über 30 Kop. die Arschin beträgt, von 100 Arsch. 5 R. Wenn der Werth grösser ist, 20 Procent. Die übrigen Baumwollenwaaren zahlen von 20 bis 40 Pro-

cent. — Einfuhr, an Werth 2,607,000 R. Zoll: 477,300 R. (Vergl. Th. III. S. 236 bis 238.)

4. Farbestoffe.

Zoll: Indigo zahlt 5 R. und Krapp 60 Kop. vom Pud; Koschenille 25 Kop. vom Pfunde. Farbematerialien, die in Rußland erzeugt werden können, sind weit stärker beschatzt. — In Petersburg werden jährlich im Durchschnitt eingeführt, für 1,110,000 R. Indigo; für 295,000 R. Koschenille; für 137,000 R. Krapp, und für 148,000 R. andere Farbestoffe. In allen europäischen Handelsplätzen zusammen beträgt die Einfuhr 154,621 Pud, an Werth 2,404,000 R. Zoll: 83,200 R. (Vergl. Th. II. S. 330 bis 336, und Th. III. S. 280 b. 282.)

5. Seidenwaaren.

In Petersburg wird jährl. für 307,000 R. rohe, und für 97,000 manufakturirte Seide eingeführt. In sämtlichen europäischen Handelsplätzen beträgt die Einfuhr beyder Artikel 1,822,000 R., wovon 62,000 R. Zoll erhoben werden. (Vergl. Th. II. S. 467 bis 470, und Th. III. S. 238 b. 245.)

6. Kaffe.

Zoll, vom Pud: 3 R. 20 Kop. Einfuhr 74,811 Pud. Geldwerth: 1,315,000 R. Zoll: 141,500 R.

7. Weine und gebrannte Wasser.

Zoll: Ordinaire, französische, spanische, portugiesische und deutsche Tischweine zahlen vom Oxhoft zu 240 Bouteillen 18 R. Diejenigen spanischen und portugiesischen Weine aber, welche auf russischen, spanischen und portugiesischen Schiffen oder für Rechnung der Unterthanen dieser drey Mächte einge-

führt werden, zahlen nur, erstere 6 R. 50 K., letztere 4 R. 50 K. Wallachische Weine, die für Rechnung russischer oder türkischer Unterthanen zu Lande eingeführt werden, 4 R. 50 Kop. griechische und archipelagische Weine, 8 R.; oder, wenn sie für Rechnung und auf Schiffen russischer und türkischer Unterthanen eingeführt werden, 4 R. 50 Kop. Italienische Weine, auf Schiffen oder für Rechnung russischer und italienischer Unterthanen, über das schwarze Meer, 6 R. Ungarische Tischweine, vom Antal 6 R. Champagner, von der Bouteille 70, Burgunder 60 Kop. Weinbranntwein, vom Anker 20 R. Doppelter 40 R. Arak, Schrum und Rum, vom Dutz. Bout. 7 R. 20 Kop. Versüßt und mit Kräutern versetzt, vom Anker 24 R. — Die Einfuhr beträgt 18,854 Oxhoft und 6776 Stekan (12 Stekan machen ein Oxhoft), deren Geldwerth zu 1,137,300 R. angegeben wird. Zolleinnahme: 204,700 R. (Vergl. Th. III. S. 409.)

8. Frische und getrocknete Früchte.

Zoll: Frische Citronen, Apfelsinen und Pomeranzen zahlen von der Kiste von 300 Stück 60 Kop. Frische Aepfel, Birnen und Pflaumen vom Faß zu zwey Anker 50 Kop. Trockne Citronen u. s. w., vom Pud 20 K. Trockne Aepfel u. s. w. vom Pud 60 Kop. Kirschen 30; Pflaumen 6; Kapern und Oliven 100 Kop. u. s. w. — Die sämtliche Einfuhr beträgt 903,600 R. An getrockneten Früchten insbesondere 100,571 Pud, an Werth 406,000 R. Zoll von letzteren 39,100 R. (Vergl. Th. II. S. 400.)

9. Salz.

Rußland erzeugt jährlich 12 Millionen Pud Salz; aber die Entfernung, die Transportkosten und der Mangel hinlänglicher Wasserkommunikationen haben den Provinzen Livland, Ehstland, Kurland und Finnland die Erlaubniß erhalten, in ihre Häfen spanisches,

portugiesisches und anderes vom mittelländischen Meere gebrachtes Salz einzuführen. Dieses Salz, so wie jedes ausländische, das in diesen Gouv. eingebracht wird, zahlt 10 Kop. vom Pud; wenn es mit englischen Schiffen eingebracht wird, aber nur 8 Kop., und eben so viel zahlt auch das lüneburgische. Doch dürfen erwähnte Provinzen dieses Salz nur zu ihrem eigenen Verbrauch einführen und nicht nach denjenigen Provinzen verkaufen, wo die Krone sich den Salzhandel mit einheimischem Salze vorbehalten hat. Archangel und die übrigen Häfen des Nordmeers haben die Erlaubniß, so viel Salz, als zum Einsalzen des Fleisches und der Fische verbraucht wird, einzuführen, und dieses Salz zahlt 20 Kop. vom Pud. — Die sämtliche Einfuhr an Salz beträgt 593,400 R. (Vergl. Th. II. S. 547 und 558.)

10. Baumöl.

Zoll, vom Pud 60 Kop. Einfuhr: 42,239 Pud; werth 444,500 R. Zoll 24,500 R. (Vergl. Th. II. S. 339. Th. III. S. 214.)

11. Heringe.

Englische und holländische, die vorzüglich in Petersburg und Riga eingeführt werden, zahlen 180 Kop. von der Tonne; andere, die man für das Bedürfniß des Landvolks in den ostseeischen Provinzen einbringt, nur 45 Kop. — Die gesamte Einfuhr beträgt 66,625 Tonnen, an Werth 416,000 R. Zoll: 23,200 R. (Vergl. Th. II. S. 96. und 187.)

12. Pelzwerk.

Besteht in Bibern, Fischottern und anderm kanadischen Pelzwerk, welches größtentheils nach China ausgeführt wird. Erstere zahlen von jedem Fell 10 R. Zoll. Unge-

borne Lämmerfelle, von 10 Stück 1 R. Alle übrige Pelzwaaren sind einzuführen verboten. In den Jahren 1793–95, da noch Bären-Schuppenfelle und anderes amerikanisches Pelzwerk eingebracht werden durfte, betrug die Quantität dieser Einfuhr 46,406 Felle; der Geldwerth derselben, 412,800 R., und der Zoll 16,000 R.

13. Bier und Porter.

Die Einfuhr dieses Artikels ist jetzt gänzlich verboten. In den J. 1793–95 betrug sie 7,285 Oxhoft, an Werth 387,000 R. Die Krone verliert durch dieses Verbot an Zolleinkünften 131,500 R. jährlich. (Vergl. Th. III. S. 180 bis 183.)

14. Gewürze.

Pfeffer zahlt 2 R.; Zimmt und Gewürznelken 12 R. vom Pud. Diese drey Artikel machen die wichtigste Einfuhr. In St. Petersburg werden jährlich eingebracht

für 124,000 R. Pfeffer, für 46,000 R. Gewürznelken, für 31,000 R. Zimmt, und an übrigen Gewürzen für 44,000 R. Die sämtliche Einfuhr dieses Artikels macht 6,125 Pud, an Werth 284,500 R.; der Zoll, 26,300 R. (Vergl. Th. II. S. 342.)

15. Materialwaaren.

Die stärkste Einfuhr unter dieser Rubrik ist die vom Alaun, der von Berkowez 1 R. Zoll zahlt. Die sämtliche Einfuhr beläuft sich auf 40,688 Pud, an Werth 253,800 R. Zoll: 12,700 R. (Vergl. Th. III. S. 278.)

16. Zinn.

In Stangen und Mulden zahlt es 22, gemahlen, 40, und verarbeitet 450 Kop. Zoll vom Pud. Die Einfuhr beträgt 15,336 Pud, an Werth 250,100 R.; der Zoll 3500 R. Zinn ist bisher noch nirgend in Rußland entdeckt worden. (Vergl. Th. II. S. 536.)

17. Sensen.

Zoll, vom Hundert 3 R. Einfuhr 726,000 Stück. Werth 219,000 R. Zoll 20,300 R. (Vergl. Th. III. S. 320.)

18. Baumwolle.

Rohe ist zollfrey; gesponnene zahlt 80, und gefärbte gesponnene 300 Kop. vom Pud. Einfuhr 9616 Pud, werth 189,800 R. Zoll 7100 R.

19. Leinewand.

Alle ausländische bezahlt 20 Kop. von der Arschin; Kammertuch, Battist, Schirr, leinene Tücher und glatter Linon 30 Proc. vom Werth. Einfuhr 188,800 R. Zoll 44,500 R.

20. Bley.

Zahlt vom Berkowez 80 Kop. Einfuhr 56,263 Pud, werth 173,200 R. Zoll 4500 R. (Vergl. Th. II. S. 535.)

21. Spiauter

oder Zink, zahlt vom Pud 24 Kop. Einfuhr 11,838 Pud, werth 170,600 R. Zoll 2800 R.

22. Pferde.

Hengste und Stuten sind zollfrey. Wallachen zahlen 40 Proz. vom Werthe. Einfuhr 127,900 R. Zoll 6400 R. (Vergl. Th. II. S. 236.)

23. Strümpfe.

Seidne zahlen von 4 R. 80 Kop. bis 12 R. vom Dutzend Paar. Baumwollene und zwirne, von 1 R. 20 Kop. bis 2 R. 40 Kop. Einfuhr 10,633 Dutzend, werth 126,400 R. Zoll, 25,300 R. (Vergl. Th. III. S. 238 und 242.)

24. Käse.

Parmesan zahlt 3 R. vom Pud; alle übrige Sorten 60 Kop. Einfuhr 15,582

Pud, werth 121,300 R. Zoll 9,800 R. (Vergl. Th. III. S. 123.)

25. Handwerksinstrumente

zahlen vom Pud 80 Kop. Einfuhr 5,914 Pud, werth 111,300 R. Zoll 4,700 R.

26. Fayence und englisches Steingut.

Zahlt 40 Proz. vom Werthe. Einfuhr 98,500 R. Zoll 39,400 R. (Vergl. Th. III. S. 299.)

27. Galanteriewaaren.

Einfuhr 95,500 R. Zoll 9,400 R. Die mehresten Artikel dieser Rubrik sind jetzt verboten. S. hierüber Th. III. S. 191. 195. 337.

28. Apothekermaterialien.

Sind zollfrey. Einfuhr 75,000 R.

29. Seidene und wollene Bänder.

Nur die glatten einfarbigen sind einzuführen erlaubt. Seidne dieser Art zahlen 40 Proz. vom Werth. Einfuhr 74,800 R. Zoll 29,900 R.

30. Eisenblech.

Einfuhr 548,942 Blätter. Zoll 7,100 R. (Vergl. Th. III. S. 314.)

31. Papier.

Einfuhr 7,342 Rieß, werth 43,600 R. Zoll 8,600 R. (Vergl. Th. III. S. 288.)

32. Nähnadeln.

Zoll vom Tausend 30 Kop. Steck- und Haarnadeln sind verboten. Einfuhr 48,175,000 Stück, werth 35,700 R. Zoll 6,500 R.

Obige 32 Artikel machen ungefähr die wichtigste Einfuhr aus. Die übrigen Ge-

genstände der Importation sind theils unbeträchtlich, theils werden sie nicht regelmäßig alle Jahre eingebracht. Doch finden sich unter denselben auch mehrere sehr beträchtliche, wie z. B. Edelsteine, Perlen, Bücher, Gemälde, Kupferstiche, u. s. w., die, da sie zollfrey sind, ungeachtet der Vorschrift des Tarifs, selten nach ihrem wahren Werth angegeben werden, und folglich selten richtig in die Zollregister kommen.

Endlich dürfen wir unter den Gegenständen der Einfuhr auch das Gold und Silber nicht vergessen, welches zur Bezahlung der Zollabgaben, theils in Stangen, theils in auswärtigen Münzsorten eingebracht wird. Daß diese Artikel zollfrey sind, braucht wol kaum erwähnt zu werden. Nach der Liste No. VI. D. betrug die Einfuhr derselben in sämtlichen europäischen Häfen und Grenzzöllen

im Jahr	1793	2,003,161 R.	50 Kop.
	1794	3,291,646 –	35 –
	1795	4,932,937 –	65 –
	1796	5,276,521 –	24 –
	1797	1,376,240 –	69 –
Ueberhaupt		16,880,507 –	43 –
Jährlich		3,376,101 –	49 –

Unter den Häfen hat Riga bey weitem den größten Antheil an dieser Einfuhr, welches daher rührt, weil nach dem Tarif von 1782 alle Zollabgaben daselbst in holländischen Thalern bezahlt werden mußten; dann folgt Petersburg; Archangel erhält jährlich eine, wiewol unbedeutende Quantität ausländischen Geldes. In Reval, Pernau, Arensburg, Friedrichshamn, Wiburg und Taganrog hat diese Einfuhr nur in den zwey letzten Jahren des erwähnten Zeitraums statt gefunden. — Unter den Grenzzöllen hat Olonez seit jeher, und Serdobol und Polangen seit 1797 eine unbeträchtliche Importa-

tion an Gold und Silber. Da die Liste, aus welcher diese Resultate gezogen sind, den Werth der eingeführten edlen Metalle nur in russischem Gelde anzeigt, so verweisen wir die Leser auf den letzten Abschnitt der Geschichte des Handels, wo sie genauere Angaben finden werden.

III.

Allgemeine Schilderung des europäischen Handels nach seinen verschiedenen Zweigen.

I. Allgemeine Zollverordnungen, die einkommenden und ausgehenden Waaren betreffend.

Für die ausgehenden Waaren wird der Zoll in gangbarem russischem Gelde erhoben; für die einkommenden aber muß er, sowol von russischen Unterthanen als Fremden, in allen europäischen Häfen und Grenzzöllen, in vollwichtigen Thalern erlegt werden, von welchen der Zoll 14 mit Zugewicht auf ein

Pfund rechnet, und die er nur zu 140 Kopeken annimmt. In Ermangelung holländischer Thaler werden statt derselben auch andere ausländische grobe Münzsorten in Gold und Silber angenommen: doch nur solche, deren Proben durch das Kommerzkollegium an die Zollämter abgeschickt, oder durch das Münzdepartement herumgesandt sind. Eine Liste dieser Münzsorten, nebst der Angabe des Preises, zu welchem die Zollämter sie anzunehmen befugt sind, findet man im Supplementbande, No. VI. E.

In Rücksicht auf die Berechtigung, ausländische Waaren einführen zu dürfen, theilen sich die europäischen Handelsplätze in folgende Klassen:

1) Solche, die berechtigt sind, alle im Tarif nicht verbotene Waaren einzuführen. Zu dieser Klasse gehören nur die drey Häfen Petersburg, Riga und Odessa.

2) Solche, die zu erwähnter Einfuhr berechtigt sind, aber mit Ausnahme aller Waa-

ren, die den Zoll nach dem Werth vom Rubel bezahlen. *) Hieher gehören alle übrige europäische Häfen, ferner die Grenzzölle Jurburg, Brest und Radziwilow.

3) Solche, die nur türkische Waaren, aber diese ohne Ausnahme, einführen dürfen. Dieß sind die Zollämter Dubossar und Mogilew.

Bey allen übrigen Grenzzöllen ist die Einfuhr ausländischer Waaren gänzlich verboten, und sie sind nur zum Ausfuhrhandel berechtigt. Doch sind hievon die rohen Produkte der Landwirthschaft ausgenommen, die in der Nähe der russischen Landgrenzen erzeugt werden; diese werden nicht nur bey allen Grenzzöllen durchgelassen, sondern sind auch zollfrey.

Eingeführte Waaren, die durch Nässe oder andere Beschädigung im Schiffe gelitten

*) Diese Einschränkung ist jetzt aufgehoben, und außerdem hat ein neuerer Befehl den Zoll vom Werth ganz abgeschafft.

haben, werden öffentlich verkauft. Wenn sie um eben den Preis, oder nur um den 20sten Theil wohlfeiler verkauft werden, als der Preis der nämlichen Sorte von unbeschädigten Waaren nach Anzeige der Mäklerlisten um eben die Zeit ist, so wird von selbigen der volle Zoll nach dem Tarif erhoben; werden sie aber wohlfeiler verkauft, so nimmt die Krone nur 5 Prozent von dem daraus gelösten Gelde.

Verbotne Waaren, die eingeführt worden, werden öffentlich verkauft; das daraus gelöste Geld fällt an den, der sie angehalten hat, mit Abzug von 20 Prozent für die Krone.

Die Angaben der Kaufleute beym Zoll über ihre Waaren müssen ohne Fehler seyn. Findet sich bey der Besichtigung eine größere oder geringere Quantität, als die Angabe bezeichnet, so wird erstere konfiscirt und versteigert, letztere aber muß den Zoll entrichten. — Zur Einreichung der Abgaben ist eine zweywöchentliche Frist verstattet.

Wenn sich Waaren von verschiedenen Sorten in Einem Faß, Ballen, Kiste oder Colly finden, so muß von jeder Waare besonders der Preis angezeigt werden. Im Fall daß der Kaufmann den Preis noch nicht von seinem Korrespondenten erfahren hat, können die Waaren eine gesetzmäßige Zeit in den Packhäusern aufbehalten werden; verderbliche Waaren nämlich 3, andere 6 Monate. Nach Verlauf dieser Zeit wird, wenn keine Angabe erfolgt, die Waare verkauft und, nach Abzug des Zolls, die aus dem Verkauf gelösten Gelder dem Eigenthümer zugestellt.

In allen europäischen Häfen und Grenzzöllen muß, außer den im Tarif bestimmten Zollabgaben, von jedem an den Zoll zu entrichtenden Rubel bey eingebrachten Waaren noch außerdem 2 Kop., und bey ausgehenden 1 Kop. in russischem Gelde, zum Besten der Städte, entrichtet werden.

Die Thara, welche beym Zoll sowol für einkommende als ausgehende Waaren ab=

gezogen wird, ist aus der Tabelle No. XVII. zu ersehen. Wenn aber ein Kaufmann seine Waare ohne Gefäß oder Emballage aufwiegen will, so ist ihm dieß unverwehrt. — In Bezahlung der Zollgelder wird keine Frist gestattet.

Alle von Schiffen zu entrichtenden Abgaben sind gegenwärtig unter Eine Benennung von Lastgeldern zusammenbegriffen, und werden, von einem zehnlastigen Fahrzeuge an, zu 20 Kop. von der Last bezahlt. — Außerdem aber entrichten die Schiffe noch einige Privatabgaben, unter dem Namen Schiffsungelder. In Petersburg z. B. giebt jedes Schiff 5 Rubel, in Kronstadt 2 Rubel, an die Gemeine seiner Nation, zur Unterhaltung der Kirchen.

Für die Durchfuhrprodukte, welche aus den angrenzenden europäischen Ländern nach den russischen Häfen gebracht werden, um ins Ausland verschifft zu werden, ist im Tarif ein besonderer sehr mäßiger Transit-

zoll angesetzt; aber um dieses Vortheils zu genießen, müssen erwähnte Produkte

1) Die bestimmten Grenz-Transit-Zollämter passiren, von wo sie unter Aufsicht der Zollbeamten nach dem Hafen befördert werden, aus welchem sie verschifft werden sollen, und

2) müssen sie in Jahresfrist ausgeführt werden. Wer bemeldete Produkte auf einem andern Wege einführt, oder mit der Ausschiffung derselben länger zögert, geht der Vortheile des niedrigen Transitzolls verlustig, und bezahlt für selbige den ganzen, im allgemeinen Tarif bestimmten Zoll.

Von allen ausländischen Waaren, die aus entfernten europäischen Ländern durch Rußland nach den angrenzenden europäischen Staaten geführt werden, werden den Kaufleuten bey der Ausfuhr sieben Achttheile des bezahlten Zolls zurückgegeben. (Salz und Heringe erhalten gar keinen, Thee und Weinbranntwein hingegen etwas weniger

Rückzoll.) Doch müssen die Waaren in ansehnlichen (im Tarif bestimmten) Quantitäten bestehen, und dabey übrigens eben die Bedingungen beobachtet werden, wie bey der Durchfuhr aus angrenzenden Ländern.

II. Schilderung des kaufmännischen Verkehrs in den Ostseeplätzen und besonders in St. Petersburg.

Der Handel Rußlands zur See mit den übrigen europäischen Staaten ist, wie bekannt, bis auf eine unbeträchtliche Ausnahme, fast gänzlich ein Passivhandel: seiner Natur nach muß er also durch Kommissionnairs geführt werden. Diese Klasse von Kaufleuten besteht in Petersburg und Archangel beynahe nur aus Ausländern, in den Häfen der deutschen Provinzen aber größtentheils aus eingebornen Deutschen; sie macht den angesehensten

und beträchtlichsten Theil der Börse in allen diesen Handelsplätzen aus. Im Jahr 1790 befanden sich unter den ausländischen Handlungshäusern in St. Petersburg, die nicht zu den Gilden gehörten, 28 englische, 7 deutsche, 2 schweizerische, 4 dänische, mehrere preußische, 6 holländische, 4 französische, 2 portugiesische, ein spanisches und ein italienisches. Zufolge einer spätern Verordnung müssen alle in Rußland handelnde Kaufleute (die Engländer, laut ihrem Handelstraktat, ausgenommen) sich zu einer der Gilden einschreiben lassen, und genießen dagegen, nach Maaßgabe der entrichteten Kapitalsteuer, die Vorrechte der Gilde, zu welcher sie gehören.

Die Anzahl der Russen, welche sich mit dem auswärtigen Handel beschäfftigen, ist in allen diesen Handelsplätzen verhältnißmäßig sehr gering; doch giebt es in Moskwa, Petersburg und Archangel russische Handelshäuser, die eine ausgebreitete Kor-

respondenz haben, und einen sehr beträchtlichen Handel auf eigne Rechnung, (denn mit dem Kommissionshandel geht es noch nicht) direkte mit dem Auslande führen. Der Ruf ihres Wohlstandes und zum Theil sehr großen Vermögens verursacht, daß ihnen, theils durch Korrespondenz, theils durch hieher kommende reisende Kaufleute großer Kredit angeboten wird. Mehrere dieser Häuser haben sich auch durch Regelmäßigkeit und Ordnung in ihren Geschäfften schon allgemeines Zutrauen erworben, obgleich dieß im Ganzen noch etwas seltenes, und, wie es scheint, das größte Hinderniß ist, daß der Handel der Russen durch direkte Korrespondenz mit Ausländern nicht beträchtlicher wird.

Um von dem Betriebe des Aus- und Einfuhrhandels ein Beyspiel zu geben, wählen wir St. Petersburg, als den wichtigsten Handelsplatz des ganzen Reichs, und machen

mit

mit der Schilderung des Ausfuhrhandels den Anfang.

Dieser wird folgendergestalt betrieben. Die russischen Kaufleute aus dem Innern des Reichs finden sich zu bestimmten Zeiten in Petersburg ein, um mit den dortigen Kommissionnairs über den Verkauf ihrer Waaren, nach bestimmten Sorten, Kontrakte zu schließen. Gewöhnlich werden diese Kontrakte zu Anfange des Winters (im November und December) geschlossen, zum Theil mit dem Beding, alles Geld, oder den ganzen Betrag vorauszubezahlen; zum Theil mit Handgeld, das heißt mit einem kleinen Vorschuß, und den Rest des Betrages bey der Lieferung, die erst im folgenden Frühlinge oder Sommer geschieht. Diese zwey verschiedenen Arten von Kontrakten differiren gewöhnlich ungefähr 8 bis 10 Prozent; z. B. Hanf gilt jetzt 38 Rub., alles Geld voraus, im Juny und July zu liefern; und 40 Rub., mit 10 R. voraus, und den

Rest bey der Lieferung zu zahlen. Talg gilt jetzt 51 bis 52 Rub., alles Geld — und 54 Rub., mit 10 Rub. voraus. Hanföl 375 Kop. alles Geld — und 400 Kop. mit 50 Kop. voraus, u. s. w. Vormals waren die Kontrakte, mit allem Gelde voraus, weit häufiger und fast ganz allgemein, weil die russischen Kaufleute in der That mit diesem Gelde erst die kontrahirten Waaren von den Bauern und auf den Jahrmärkten aufkauften und ohne diesen Vorschuß von den Ausländern zum Theil nicht im Stande waren, mit eignem Gelde Produkte zu kaufen und im Sommer zu Markte zu bringen: bey dem seit einigen Jahren so sehr angewachsenen Reichthum der russischen Kaufleute sind aber jetzt diese Kontrakte bey weitem nicht mehr so allgemein, und hin und wieder sogar selten geworden. Denn jetzt kaufen die Russen mit eignem Gelde und auf eigne Gefahr die Waaren, verkaufen aber gern von dem angeschafften Vorrath, den sie im Sommer nach Pe-

tersburg führen, ungefähr die Hälfte im Winter, um sich des Vortheils auf die eine Hälfte zu versichern. Mit der andern Hälfte warten sie die Marktpreise im Sommer ab, die gewöhnlich höher als die Winterkontraktpreise sind. Doch verursachen nicht selten veränderte Konjunkturen, politische Ereignisse und andere unvorherzusehende Vorfälle, daß die Preise einiger Artikel im Sommer niedriger stehen, als wozu im Winter, selbst mit so lange voraus vorgeschossenem Gelde kontrahirt ist. — Die kontrahirten Produkte werden größtentheils zu Wasser, vermittelst der im Vorhergehenden beschriebenen Kommunikationen, nach Petersburg geliefert, wobey gewöhnlich mehrere Kaufleute zusammentreten, um eine große Barke zu befrachten. Ueber die vertragsmäßige Beschaffenheit und Güte der Waaren entscheiden bey der Ablieferung beeidigte Braker.

Der Gang des Einfuhrhändels ist folgender: Die ausländischen Waaren werden entweder von russischen Kaufleuten durch petersburgische Kommissionnairs im Auslande bestellt, oder sie sind letzteren von auswärtigen Handelsplätzen zum Verkauf übertragen. In beyden Fällen erhielt ehemals der russische Besteller oder Käufer diese Waaren gewöhnlich mit der Bedingung, sie erst nach sechs, zwölf oder mehreren Monaten terminweise zu bezahlen; aber auch in diesem Zweige des Handels sind jetzt, durch den zugenommenen Wohlstand der russischen Kaufleute, die Verkäufe auf lange Termine nicht mehr so ganz allgemein. Freylich werden die Waaren, die zum hiesigen Detailhandel aufgekauft werden, z. B. Tuch, Seiden- Wollen- Leinenwaaren, Weine und dergleichen, noch fast immer auf zwölf Monate verkauft; auch kaufen unvermögende russische Kaufleute kurante Artikel auf Termine, um sich durch einen kontanten Verkauf derselben Fonds zu machen, die sie

zum Ankauf russischer Produkte oder zum Betriebe ihres anderweitigen Handels bedürfen, welcher ihnen so viel Vortheil einbringt, daß damit jener Verlust ersetzt wird: indessen werden auch viele Waaren, und für erstaunlich große Summen, von den Russen mit baarem Gelde gekauft, welches besonders seit einigen Jahren, und in Vergleich dessen, wie wenig vormals hier kontant verkauft werden konnte, ungemein auffallend ist. — Wenn der russische Kaufmann bey hiesigen Kommissionnairs Waaren bestellt oder durch sie verschreiben läßt, so ist das gewöhnliche Verfahren, daß er das Connoissement entgegen nimmt und nach demselben die Waare selbst auf seinem eignen Namen und mit seinem eignen baaren Gelde verzollt; dem Kommissionnair aber bloß den Betrag der Faktur nebst der verabredeten Kommission bezahlt, oder, im Fall ein Termin versprochen ist, für diesen Betrag seinen Wechsel in ausländischer Münze ausstellt, welchen er zu dem Kurse,

wie solcher zur Verfallzeit steht, bezahlen muß.

Eine Berechnung der Unkosten auf ausgehende und einkommende Waaren in Petersburg, wird man im Supplementbande unter No. XVIII. finden. Diese Tabelle enthält zugleich die Bestimmung der Expeditionsunkosten auf Schiffe, der Provision und Courtage, und des Braklohns, so wie diese Unkosten im Jahr 1798 durch die Uebereinkunft der angesehensten Kaufleute an der petersburgischen Börse festgesetzt worden sind.

Lange Zeit hindurch gab es nur Einen Wechselkurs von Petersburg auf Amsterdam; um das Jahr 1760 ward ein Wechselkurs auf London, späterhin auf Hamburg, endlich auch auf Wien, und kurz vor der Revolution auch einer auf Paris in Gang gesetzt, welcher letztere jetzt nach erfolgtem Frieden wieder ganz courant ist. Auf Wien steht der Kurs jetzt (1800) auf 78 bis 80

Kreuzer; auf Paris 57 bis 59 Sols. — In Archangel, wo die Importation so sehr unbedeutend ist, und in gar keinem Verhältniß mit der Exportation steht, giebt es keine Remittenten oder Abnehmer von Wechseln, oder wenigstens nur äußerst selten; und diese finden dann keine Wechsel, weil jeder seine eignen Wechsel zu diesem Behuf selbst gebrauchen kann, und sich den Vortheil darauf zu Nutze macht. Der Wechselkurs ist daher dort ganz willkührlich, und der Ausländer, der Waaren von da verschreibt, und dafür aus Archangel auf sich trassiren lassen wollte, würde sehr schlecht dabey fahren, indem man dann (um seine etwanigen auswärtigen Schulden zu bezahlen) den höchsten Kurs auf solche Wechsel rechnen würde. Der gewöhnliche Weg ist daher, daß der Ausländer den Betrag der Waaren, die er von Archangel verschreibt, aus Moskwa oder Petersburg einziehen, und das Geld von da seinem Kommissionnair in Archangel baar zusenden läßt.

Das Löschen der Schiffe und der Transport der Waaren in die Packhofsgewölbe geschieht von Kronsarbeitern, ohne eigentliches Zuthun der Empfänger der Waaren. So lange die Waare im Zoll nicht angegeben, und der Zoll dafür nicht bezahlt ist, kann der Empfänger wol mit ein wachsames Auge darauf haben, daß von der Waare nichts entwendet oder an derselben nichts beschädigt werde; aber zu dem eigentlichen Eigenthumsrechte und in den Besitz der Waare gelangt er nicht eher, als bis, nach Entrichtung des Zolls, ihm dieselbe zu seiner Disposition übergeben wird. — Es ist mehr als wahrscheinlich, daß die petersburgischen Kommissionsgeschäfte mit mehr Pünktlichkeit und Treue ausgeführt werden, als in vielen andern großen Handelsstädten. Diejenigen, denen diese Behauptung etwas gewagt scheinen möchte, mögen bedenken, daß das ganze Exportationsgeschäft in fünf bis sechs Monaten besorgt werden muß, von welcher kur-

zen Zeit die vielen Festtage und Regentage, die das Arbeiten verhindern, noch abgehen. Die Anstrengung, die dazu gehört, die vielen voluminösen Artikel, als Hanf, Flachs, Hanföl, Talg, in so kurzer Zeit zu braken, zu empfangen, zu verschiffen, verdient in der That die Bewunderung des Ausländers, die ihr so oft von Reisenden gezollt wird. Hier besorgt der Kommissionnair das ganze Geschäft selbst, nicht durch andere, wie in Amsterdam und London.

Um den Geist und das Verfahren der petersburgischen Börse durch ein Beyspiel noch genauer zu schildern, sey es mir erlaubt, hier folgende Thatsache anzuführen, deren Glaubwürdigkeit durch das Zeugniß des ganzen kaufmännischen Publikums außer Zweifel gesetzt ist. Durch das im Jahr 1800 auf alles englische Eigenthum gelegte Embargo fanden sich über zwölf Millionen Rubel außer Umlauf gesetzt; bloß die Summe, welche die Engländer den russischen Kaufleu-

ten für russische Produkte schuldig waren, belief sich auf vier bis fünf Millionen. Demungeachtet machte diese Stockung keine merkliche Veränderung in den Geschäften, und wirkte so wenig auf die Preise, daß diese völlig die nämlichen blieben. Das Embargo währte vom November bis in den März; 104 große, mit russischen Waaren beladene brittische Schiffe wurden in Kronstadt zurückgehalten. Die russischen Kaufleute wagten es demungeachtet, ihre Aufkäufe im Innern des Reichs fortzusetzen. Sie glaubten dort sehr niedrige Preise zu finden; aber so wie der Kaufmann in Petersburg die Preise hielt, so hielt sie auch der Fabrikant und Bauer im Lande, gerade als ob gar kein Embargo statt gefunden hätte. Nichts beweist so sehr den seit zwanzig Jahren (eigentlicher, seit dem nordamerikanischen Freyheitskriege) gestiegenen Wohlstand der russischen Kaufleute. — Der Verlust bey dieser gewaltsamen Maaßregel, mit Ausladen,

Auflegen, Bewahren und Wiederverladen, an Kanzleyunkosten, Administration des Liquidationskomptoirs, unvermeidlichen Entwendungen, u. s. w. betrug auf das ganze Kapital nicht mehr als ungefähr zwey Prozent, und bey den russischen Waaren besonders, nicht über vier Prozent.

Es ist schon zu Eingange dieses Aufsatzes gesagt worden, daß der russische Handel in den Häfen der Ostsee und des Nordmeers fast durchaus ein Passivhandel ist; aus der Geschichte dieses Handels kennen unsere Leser die vielen und wiederholten Bemühungen der Regierung, den Aktivhandel russischer Unterthanen zu ermuntern und zu beleben: sie wissen aber auch aus eben dieser Geschichte, wie gering der Erfolg aller dieser Veranstaltungen war. Wir versprachen den Lesern, am Schluß jener Geschichtserzählung, *) die Gründe näher anzuzeigen, weshalb die

*) Th. VI. S. 17. 18.

Wünsche und Anstrengungen der russischen Regenten in dieser Hinsicht so wenig Wirksamkeit gezeigt haben: hier ist der schicklichste Ort, diese Gründe beyzubringen.

Der erste Grund, welcher die Aktivschiffahrt der Russen erschwert, liegt in der Beschaffenheit des russischen Schiffbauholzes. Man kann aus der Liste No. X. E. 1. ersehen, daß Riga der einzige Hafen ist, der Eichenholz ausführt, da der ganze Vorrath von diesem Holze, der nach andern Häfen geht, bloß für das Bedürfniß der Kriegsflotte verbraucht wird. Das rigische Eichenholz aber ist wegen seiner porösen Beschaffenheit zum Schiffbau ganz untauglich, und wird im Auslande bloß in der Werkstätte des Handwerkers und Künstlers verarbeitet. Man könnte also keine andere als föhrene Schiffe bauen; eine Unternehmung, bey welcher der zu erwartende Vortheil den aufzuwendenden Kosten keinesweges entsprechen

würde, da ein föhrenes Schiff kaum die Hälfte der Zeit dauert, die ein eichenes Schiff brauchbar bleibt, ferner weit mehr Reparatur erfordert, und endlich bey weitem nicht so sicher ist. Jeder Kaufmann wird, so lange er nur ein eichenes Schiff erhalten kann, lieber 50 Prozent und drüber an Fracht mehr bezahlen, um die geladenen Waaren sicher zu wissen, als ein föhrenes Schiff nehmen, bey welchem, eben wegen der geringern Sicherheit der Ladung, auch die Assekuranz aufs Dreyfache und noch höher steigt. Daher werden auch nirgend, als in Rußland und zum Theil in Schweden, föhrene Handelsschiffe gebaut. — In Archangel fing man vor 30 und mehr Jahren an, föhrene Schiffe zum Verkauf an Ausländer zu bauen; allein aus den angeführten Gründen fehlte es bald an Abnehmern, ungeachtet der Wohlfeilheit des Preises. In Riga und Petersburg, wo das Arbeitslohn ungleich höher, und das Holz

nicht in der Nähe ist, würde ein solches Unternehmen ganz unausführbar seyn.

Schiffe zu bauen, um einen Aktivhandel zu treiben, und die Produkte des Reichs dem Ausländer zuzuführen, würde aus mehreren in Lokalverhältnissen liegenden Gründen, selbst dann nicht einmal vortheilhaft seyn, wenn auch nicht das nothwendigste Bedürfniß zum Schiffbau, das Eichenholz, fehlte.

Rußland hat zu wenig Küsten, und die Anwohner dieser Küsten haben zu wenig Beschäftigungen, wodurch sie sich zu tüchtigen Seeleuten bilden könnten, als daß man, zumal bey der bestehenden starken Kriegsflotte, jemals darauf rechnen könnte, eine hinlängliche Anzahl Matrosen für die Kauffahrt zu finden. Die Leibeigenschaft der Bauern, das für sie während ihrer Entfernung aus dem Reiche zu bezahlende Kopfgeld, die Verpflichtung, die den Rhedern auferlegt wird,

die Leute wieder zu stellen, die sie auf ihren Schiffen in Dienst genommen haben, und viele andere Formalitäten, welche die Lokalverfassung erzeugt, sind eben so viele Hindernisse des Aktivhandels oder der Aktivschiffahrt.

Die Ostsee ist ein geschlossenes Meer. Bey dem Ausbruch eines jeden Krieges, an dem Rußland und die Seemächte Theil nähmen, würde die Kauffahrt, wenigstens jenseits des Sundes, ganz unterbrochen werden. Frankreich hat seit 1669 oft versucht, seinen Handel nach Norden aktiv zu machen: ein Hauptgrund, warum diese Versuche nie dauernden Erfolg hatten, ist dieser, daß der einzige Weg durch den Kanal geht, durch welchen sich, bey dem Ausbruch eines jeden Krieges mit England, kein französisches Schiff wagen kann.

Es fehlt hier also auch an Sicherheit für den Aktivhandel auf künftige Zeiten;

und wo diese nicht vorhanden ist, lohnt sichs der Mühe nicht, die Schwierigkeiten zu bekämpfen, die sich der Errichtung einer neuen Handelsmarine überall entgegenstellen.

Der Assuradeur zeichnet auf ein Schiff einer Nation, welche die zu befahrenden Meere schon lange kennt und erfahrne Schiffer hat, um ein paar Prozent wohlfeiler, als auf das Schiff eines Volks, das sich erst eine neue Schiffahrt eröffnen will, weil hier die Unkunde des Schiffers die Seegefahr vermehrt. Hiezu kommt noch, daß z. B. bey einer Fahrt nach England, der englische Schiffer, der uns von dorther die Waaren seines Landes zuführt, und von hieraus Rückfracht an russischen Produkten nimmt, die Fracht beynahe um die Hälfte wohlfeiler geben kann, als der russische Schiffer, dem die Navigationsakte nicht erlaubt, Rückfracht aus England, an Produkten dieses Landes oder seiner Kolonieen, zu nehmen.

Warum

Warum sollte Rußland, unter diesen Umständen, seinen bisher geführten vortheilhaften Passivhandel in einen Aktivhandel verwandeln, und den Nationen, die bisher seine Produkte abholten, dieselben in Zukunft zuführen wollen? Wahr ist es, daß die Anlegung russischer Komptoire in fremden Ländern die Folge davon seyn würde, wenn anders der Versuch glückte. Der aktivhandelnde Kaufmann schickt der passivhandelnden Nation seine Waaren in Verkaufskommission zu; er muß für Retourwaaren Einkaufskommission geben: um einen Theil dieses Vortheils wieder zu ziehen, legt er Komptoire an. Ob aber dadurch die Handelsbilanz sich mehr als bisher zum Vortheil Rußlands neigen würde, ist eine ganz andere Frage. Nicht immer neigt sie sich zum Vortheil des aktivhandelnden Volks; der Handel der Europäer mit Ostindien und China, und — um ein uns ganz nahe liegendes Beyspiel anzuführen — der Handel

Englands mit Rußland, ist ein Beweis des Gegentheils. *)

Der Kaufmann, der seine Waaren zu Markte bringt, muß sich gefallen lassen, daß der Käufer ihm den Preis setzt. Da, wo der Käufer die Waaren selbst abholt, hängt die Bestimmung des Preises mehr vom Verkäufer ab.

Die Nation, die Aktivhandel treiben will, muß geldreich seyn, um die Gefahr eines lange gegebenen und unsichern Kredits auszuhalten. Nur zu oft wird der aktivhandelnde Kaufmann durch Bankerotte, die in dem Lande ausbrechen, mit welchem er handelt, zu Grunde gerichtet. Die Nation, bey welcher der Fremde die Waaren abholt, läuft diese Gefahr nicht; sie kann sich ihre Produkte gleich baar bezahlen lassen, und dabey den ganzen Vortheil des beym Einkaufe ihr gegebenen Kredits benutzen.

*) Vergl. Th. V. S. 225. Th. VI. S. 21.

Endlich setzt der Aktivhandel bey dem Kaufmanne, der ihn führt, eine gründliche Kenntniß des Landes, wohin der Handel getrieben wird, und des Maaßes der Bedürfnisse desselben voraus, damit er nicht durch Ueberfüllung der Märkte ein plötzliches Fallen der Preise seiner Waaren verursache, und so selbst seinen Untergang bereite. Kenntnisse dieser Art sind aber noch bis itzt unter den russischen Kaufleuten so selten, daß man erst eine neue Generation bilden müßte, die demungeachtet doch vielleicht in der Eifersucht derjenigen Nationen, die ihrer Lage nach gezwungen sind, den Aktivhandel zu ihrem Hauptgewerbe zu machen, ein neues Hinderniß finden würde.

Einzelne Konjunkturen können freylich die russische Schiffahrt begünstigen; aber die Meynung, daß sich alsdann auch sogleich ein Aktivhandel begründen lasse, ist sehr irrig: denn mit der Veränderung dieser Konjunkturen wird auch die Schiffahrt verschwinden.

Katharina II. nutzte einen solchen Zeitpunkt während des amerikanischen Krieges, und viele einsichtsvolle Leute glaubten damals wirklich an eine solide Begründung des russischen Aktivhandels; aber die Erfahrung hat bewiesen, daß sie sich in ihren Erwartungen betrogen hatten. Damals fuhren Russen mit russischen Schiffen von Bordeaux nach Amerika, und von Petersburg nach Isle de France. Die Rheder waren mehrentheils Große des Reichs, der Fürst Sergius Golizün, die Herren von Soimonow, Tolstoi, u. a. welche die Produkte ihrer Güter auf eigenen Schiffen verführten, und sich von diesen Unternehmungen außerordentliche Vortheile versprachen. In der That waren die Frachten sehr hoch, und es hätte wirklich viel dabey gewonnen werden können; aber Unkunde der Schiffer, schlechte Beschaffenheit der Schiffe, Betrug, u. s. w. verursachten fast allen Rhedern ohne Ausnahme großen Verlust. — Auch von rigischen

Kaufleuten wurde die Rhederey damals sehr stark, und — weil die Unternehmungen besser kombinirt waren — auch mit großem Vortheil, betrieben. Die rigischen Rheder brauchten aber die Vorsicht, ihre Schiffe im Auslande zu kaufen, und sie mit ausländischen Schiffern und Steuerleuten zu versehen. Einige Kaufleute gewannen dabey ansehnliche Reichthümer. Keine Flagge wurde so respektirt wie die russische; folglich bezahlte man den russischen Schiffen die höchsten Frachten. Wurde ein Schiff von den Engländern genommen, so ward sogleich die Verlustrechnung aufgemacht, und unverzüglich in London ersetzt. — Diese lebhafte Schiffahrt dauerte aber nur so lange, als die bewaffnete Neutralität noch nicht vorhanden war, und folglich die Frachten sehr hoch standen. Mit der Sicherheit, welche die Feststellung dieses Systems bewirkte, fielen die Frachten; nun hörten auch die russischen Unternehmungen auf, die rigischen Rheder verkauften ihre

Schiffe, und die russische Aktivschiffahrt sank wieder zu ihrer vorigen Unbedeutenheit herab.

Wie es jetzt um diese Schiffahrt steht, wissen unsere Leser schon aus den Angaben, die sich im letzten Abschnitte der Geschichte des Handels, und in der Beschreibung der Häfen finden. Die neueste Thatsache, die wir über diesen Gegenstand noch nachzuholen haben, ist folgende.

Im Jahr 1800 fehlte es in den russischen Häfen an Schiffen, um die russischen Produkte ins Ausland zu versenden. Dieser Umstand, der unter dem kaufmännischen Publikum in Petersburg eine starke Sensation machte, kam vor den Kaiser. Bekanntlich hatte dieser Monarch durch den Tarif von 1797 alle der Aktivschiffahrt seiner Unterthanen in den vorhergehenden Tarifen zugestandenen Begünstigungen, aus sehr gut motivirten Gründen, aufgehoben:*)

*) Vergl. Th. VI. S. 16. 17.

jetzt änderte er plötzlich sein System; die Aktivschiffahrt sollte nicht nur ermuntert, sondern durch alle erdenkliche Mittel sogleich in Gang gesetzt werden.

Zuerst ergieng ein Befehl an die petersburgische Admiralität, den Kaufleuten Kriegsschiffe zur Versendung ihrer Waaren anzubieten. Aber kein einziger machte, aus sehr begreiflichen Ursachen, von diesem Anerbieten Gebrauch; denn niemand wollte seine Güter der Führung Kaiserlicher Seeoffiziere und Matrosen überlassen, gegen welche, bey eintretendem Verlust oder Schaden, es überaus schwer, ja unmöglich gewesen seyn würde, Recht zu bekommen. Ueberdem sollten die Kaufleute den Werth der Kriegsschiffe zum voraus baar erlegen (jede Fregatte war zu 180,000 Rubeln angeschlagen;) auch der Mannschaft und den Offizieren, so lange das Schiff aus seinem Stationshafen entfernt seyn würde, den ihnen von der Krone bestimmten Sold und Proviant bezahlen.

Als diese Maaßregel fruchtlos blieb, suchte man die Kaufmannschaft in Petersburg, Riga und Archangel zur schleunigsten Erbauung und Ausrüstung von Schiffen aufzumuntern, zu welcher Absicht folgender merkwürdiger Ukas erschien. *)

Art. 1. Nicht bloß die Kaufleute der Gilden (wie in der Stadtordnung bestimmt worden) sondern auch der Adel, alle Kaufleute, und selbst die Beysassen, erhalten das Recht, Schiffe zu bauen und Waaren mit denselben zu verführen; nur dürfen sie keinen Handel treiben.

Art. 2. betrifft die Erlaubniß, gegen eine bestimmte Abgabe Holz zum Schiffbau aus den Waldungen der Krone zu erhalten.

*) Dieser Ukas ist in drey Kolumnen gedruckt. Die erste enthält die Vorschläge der Kaufmannschaft, die ihr auf Befehl des Kaisers abgefordert waren; die zweyte, die Anmerkungen des Admirals und Vicepräsidenten der Admiralität, Grafen Kuschelew; die dritte, das Sentiment des Kommerzkollegiums, welches letztere durch die Unterschrift des Kaisers vom 1. Nov. 1800 bestätigt wurde.

Art. 3. Das Admiralitätskollegium wird angewiesen, Schiffbaumeister für die Privatwerfte herzugeben.

Art. 7. Zur Aufmunterung der Aktivschiffahrt hatte die Kaufmannschaft eine Erlassung des vierten und achten Theils vom Zoll auf aus- und einzuführende Waaren vorgeschlagen. Das Kommerzkollegium aber wandte hiegegen ein, daß fremde Mächte, kraft ihrer mit Rußland geschlossenen Traktaten, ein Gleiches fordern würden, und schlug daher eine Prämie vor. Dem zufolge erhält jedes mit Waaren ausgehende und zurückkehrende russische Schiff: in der Ostsee 7 Rubel; außerhalb des Sundes 15 R.; nach dem mittelländischen Meer 20 R.; im schwarzen Meer 10 R.; außerhalb desselben nach dem mittelländischen Meer 20 R.; und vom weissen Meer nach der Ostsee 15 R. für jede Last. Diese Prämie genießt jedes im Lauf der ersten vier Jahre erbaute Schiff acht Jahre hindurch, von der Zeit an, da

es nach gehöriger Besichtigung ein Attestat erhalten haben wird. — Die nach dem Tarif von 1782 bestimmte Erlassung am Zoll hatte in den Jahren 1795, 96 und 97 überhaupt 313,330 R. 59 Kop. betragen; da nun die Schiffe, welchen jene Erlassung zu Statten kam, 19,746 Last hielten, so folgt, daß der Erlaß am Zoll 15 R. 86 Kop. auf jede Last betrug, und daß die Prämie im Durchschnitt diesem Nachlaß ungefähr gleich kommt.

Art. 8. Alle Schiffer, Steuerleute und Matrosen können von jetzt an, ohne daß man nöthig hätte, Bürgschaft für ihre Rückkehr zu leisten oder Unterpfand zu geben, auf Kauffahrtheyschiffen dienen. Selbst die Kronbauern in den am Meer gelegenen Provinzen sind hievon auf drey Jahre befreyt; nach Verlauf dieser Zeit aber nur diejenigen, deren Pässe die Erlaubniß enthalten werden, daß sie auf Schiffen in See gehen dürfen.

Art. 9. Wenn ein Mangel an Mieth-Matrosen entstehen sollte, so kann der Rheder durch das Kommerzkollegium von der Admiralität vier Matrosen für jedes Schiff verlangen, denen er Kleidung und Proviant von eben der Beschaffenheit geben muß, wie die Admiralität ihnen giebt. Wenn ein solcher Matrose nicht zurückkommt, so muß der Schiffer durch schriftliche Beweise darthun, daß er dabey außer Schuld ist.

Art. 10. Bis zu der Zeit, da die Navigationsschulen tüchtige Leute zur Führung der Schiffe liefern werden, sollen die abgedankten Seeoffiziere aufgefordert werden, auf Privatschiffen als Kapitains zu dienen. Wenn ihre Anzahl nicht zureicht, so giebt die Admiralität Offiziere von der Flotte zu diesem Dienste her.

Es steht zu erwarten, welches die Folgen dieser Verfügung seyn werden; aber wahr ist es, daß man noch nie so energische

Maaßregeln ergriffen hat, um diesen Zweck zu erreichen.

III. Vom europäischen Landhandel.

Der Landhandel mit Schweden ist äußerst unbedeutend, ob er sich gleich seit 20 Jahren mehr als fünffach vergrößert hat. Er betrifft meistens nur rohe Landprodukte, die von den Anwohnern der Grenze nach ihrem Bedürfniß gegen einander ausgetauscht werden.

Der Landhandel mit Preußen beträgt nach den Zollregistern nur 1,400,000 R., wobey Rußland 130,000 R. in der Bilanz gewinnen soll; aber es ist mehr als wahrscheinlich, daß der Betrag dieses Handels sich weit höher beläuft, und daß die Einfuhr der Ausfuhr wenigstens das Gleichgewicht hält, wenn letztere die erstere nicht sogar überwiegt. Einige nähere Angaben von diesem Handel findet man in der Beschreibung

der innern Schiffahrt, unter den Rubriken „Njemen“ und „Westlicher Bug.“

Der Handel mit den österreichischen Staaten zu Lande soll nach den Zolllisten 1,600,000 R. betragen, wobey Rußland über 400,000 R. verlieren soll. Auch von diesem Handel gilt, was vom preußischen gesagt worden; vergl. die Rubrik „Dnestr.“

Der Landhandel mit der Türkey ist nach den Zollregistern größtentheils Einfuhrhandel, und beträgt ebenfalls 1,600,000 R., worunter die Ausfuhr aus Rußland nur 187,000 R. machen soll. Wie unzuverlässig diese Angaben seyn müssen, ergiebt sich schon aus der glaubwürdigen Berechnung des Konsuls Beaujour, nach welcher jährlich bloß an Pelzwerk für 900,000 Piaster zu Lande nur nach Griechenland ausgeführt wird. (Vergl. die Rubrik „Pelzwerk“ unter den Gegenständen der Ausfuhr, in diesem Abschnitte.) Die übrigen Exportationsartikel, von welchen die Zolllisten gar nichts

erwähnen, bestehen in Sammet, Taffent, Flor, Tressen, Goldfaden, Goldspitzen, u. e. a. Alle diese Artikel, außer Pelzwerk, sind zollfrey. — „Die Konkurrenz der russischen Sammete, sagt Beaujour, läßt voraussehen, daß sie den Abgang der genuesischen schmälern werden. Jene sind diesen an Güte gleich, und dabey zu viel niedrigern Preisen, weil die erste Materie in Rußland wohlfeiler als in Italien ist. Die Russen verarbeiten nämlich nicht bloß ihre eigene Seide, *) sondern auch die, die sie aus den nördlichen persischen Provinzen, vorzüglich aus Gilan und Masanderan, beziehen, und die ehemals durch die Karavanen von Erzerum und Tiflis nach Smyrna gebracht wurde. Die russischen Sammete haben nur Einen Fehler: ihre Farben sind schlecht gewählt (ils pèchent par les couleurs); aber man versichert, daß die russische Regierung

*) Diese macht einen äußerst unbedeutenden Gegenstand aus.

italienische Manufakturisten habe nach Rußland kommen lassen, die für treffliche Koloristen gehalten werden. Zu Salonichi werden jährlich ungefähr 20 bis 25 Kisten russischer Sammet debitirt. Dieser Gegenstand ist, wie man sieht, noch ein werdender Handelsartikel; aber er verspricht guten Erfolg. Der Absatz dieses und der übrigen angeführten Artikel, außer dem Pelzwerk, läßt sich auf 60,000 Piaster berechnen." — Der Landhandel mit der Türkey wird fast ausschließlich durch Griechen betrieben; der größte Umsatz mit russischen Waaren geschieht auf den Märkten zu Selimia und Ozongiova.

IV. Vom Handel auf dem schwarzen Meer.

Der wichtigste russische Hafen an diesem Meer ist bis jetzt Taganrog, wegen seiner Flußverbindung mit dem innern Rußland und mit Sibirien; der zweyte wird Odessa wer-

den, weil es der natürliche Stapelplatz für alle Produkte ist, die auf dem Dnestr, Bug und Dnepr herabkommen. Alle übrige Häfen werden diesen beyden immer untergeordnet bleiben, und die taurischen können vollends nie auf einen beträchtlichen Ausfuhrhandel Anspruch machen.

Das große, und beynah einzige Entrepot des russischen Handels auf dem schwarzen Meer, ist bis jetzt Konstantinopel. Noch geht die russische Schiffahrt nicht nach den Häfen am mittelländischen Meer, ja nicht einmal nach Griechenland, welches noch immer von Konstantinopel aus mit russischen Waaren versorgt wird.

Unter allen Schiffen, welche der Handel von Taganrog beschäftigt, finden sich kaum 6 ursprünglich russische; die übrigen sind griechische (meistens von den ehemaligen venetianischen Inseln,) türkische, ragusanische, österreichische und neapolitanische. Alle, außer den österreichischen, gehen unter

russi-

russischer Flagge, die sie unter dem Vorwand russischer Theilnehmer, welche doch oft nur einen geringen oder gar keinen Antheil haben, von den russischen Befehlshabern oder Gesandten erschleichen. Durch diesen, in der Kindheit des Handels vielleicht noch nothwendigen Mißbrauch wird die Entstehung einer russischen Handelsmarine allerdings sehr verzögert und Fremde genießen unterdessen die Vortheile, welche die Vorrechte der russischen Flagge dem Rheder in den türkischen Gewässern geben. Diese Vortheile sind so beträchtlich, daß die Schiffe, welche unter türkischer Flagge fahren, ungefähr ein Drittheil weniger Fracht für den Kantar (3 Pud 12 Pfund) bekommen, weil sie gezwungen sind, ihre Ladung in Konstantinopel für den Marktpreis abzuliefern, wenn es verlangt wird; da hingegen die russische Flagge das Recht giebt, wenn die Preise nicht anständig sind, ohne zu löschen nach den archipelagischen Inseln und dem Mittelmeere durchzugehen, wo die Prei-

se der russischen Produkte, besonders des Weizens, jetzt viel höher stehen.

Die Fracht von Taganrog nach Konstantinopel wird nach Kantaren, von 1 Rubel und drunter bis über 2 R. nach den Umständen, bedungen. Daher ist der Vortheil, den die Rheder haben, sehr groß und der Verlust für Rußland bey dem Mangel eigner Schiffe beträchtlich. Die Assekuranz war 1793 auf dem schwarzen Meer zu 5 bis 6 Prozent; 1792 aber war sie, da eine stürmische Periode in Einem Monate 16 Fahrzeuge an den taurischen Küsten zum Scheitern brachte, bis auf 20 vom Hundert gestiegen, und niemand wollte mehr zeichnen.

Die Gegenstände der Aus- und Einfuhr bey den Häfen des schwarzen Meers sind zwar schon im Vorhergehenden angezeigt worden; da dieser Handel aber theils noch sehr neu ist, theils von dem ostseeischen abweicht, so haben wir geglaubt, daß es den Lesern

nicht uninteressant seyn würde, die wichtigsten Ausfuhrprodukte in eine verglichene Uebersicht von mehreren Jahren gebracht zu sehen. Man wird aus der Liste No. X. F. wahrnehmen, welche Ausfuhrartikel seit dem Jahr 1775 neu hinzugekommen, und welche gänzlich weggefallen sind; welche sich vermehrt und welche sich vermindert haben. Zu den erheblichsten Exportationsartikeln gehören gegenwärtig Weizen, Stangeneisen, Butter, Kaviar, Schaafwolle und Salz; von diesen ist im Vorhergehenden schon hinlänglich Erwähnung geschehen. Die übrigen Artikel der Ausfuhr sind minder wichtig, können aber bey vergrößertem Handel ebenfalls sehr bedeutend werden. Stricke und Taue werden theils fertig in verschiedenen Sortimenten zur Exportation nach Taganrog geführt, theils daselbst verfertigt. Mit dieser Waare, desgleichen mit Segeltuch, Leinewand, Hanf und Flachs kann Taganrog, wenn der Handel in Aufnahme kommt, alle am mittellän

dischen Meer gelegene Häfen weit wohlfeiler und bequemer versorgen, als die baltischen Häfen es können, und wird bey Seekriegen Spanien und Frankreich weit sicherer und ununterbrochener versorgen können. Der Hafen von Odessa kann diesen Vortheil mit Taganrog theilen, und die Produkte des ehemaligen Polens verschiffen. Ferner können die Häfen des Mittelmeers und der Levante mit Vortheil Talg, Seife, Leinsaat, gesalzene und geräucherte Fische, Salzfleisch, astrachanische Soda *), Pottasche und Steinkohlen von hier holen, anderer Artikel zu geschweigen. Große Masten für Kriegsschiffe werden aus der Kama zu 100 R. das Stück nach Taganrog geschafft und könnten ein Ausfuhrartikel werden, wenn nur in den Dardanellen die Durchfahrt großer Schiffe erlaubt

*) Einige Griechen in der Krim, besonders um Kaffa, beschäftigen sich seit 1793 damit, Sode zu brennen, die zu 5 R. das Kantar (440 Oka) mit vielem Vortheil ausgeschifft wird. Es gehen jährlich etwas über 1000 Pud aus den krimischen Häfen aus.

wäre, in welchen solche Masten verladen werden könnten. Bis Theodosia könnte man sie in Flößen bringen.

Wenn man die Exportationsartikel der Häfen des schwarzen Meers mit denen in den übrigen europäischen Häfen Rußlands vergleicht, so wird man finden, daß die stärkere Ausfuhr einiger Gegenstände aus ersteren dem Handel der letztern nicht nur keineswegs nachtheilig geworden ist, sondern daß gerade die Produkte, welche den stärksten Abgang bey jenen finden, auch bey diesen jetzt stärker als ehemals ausgeführt werden.

Hieraus ergiebt sich, wie ungegründet die Meynung des Engländers Coxe ist, der die Hindernisse, welche sich dem aufkeimenden Handel Rußlands auf dem schwarzen Meer entgegen setzen, für keinen Nachtheil hält, und zwar aus dem Grunde, weil die russischen Ausfuhrwaaren keine Luxusartikel, sondern Gegenstände der ersten Nothwendigkeit

sind und folglich die Leichtigkeit, sie zu erhalten, die Konsumtion derselben nicht vergrößern könnte. Seiner Meynung zufolge müßte also der baltische Handel durch den des schwarzen Meers leiden, wenn letzterer mehr in Aufnahme käme. Selbst die Leichtigkeit der Versendung und des Transports hält er für keinen Vortheil; denn da die Produkte Rußlands diesem Reiche allein eigen oder doch solche sind, die von andern Nationen durchaus gekauft werden müssen, so hält er dafür, daß sie innerhalb Landes nicht durch zu viele Hände gehen können. — Wahrscheinlich war es ein kaufmännisches Nationalinteresse, was Herrn Coxe diese Bemerkungen in die Feder diktirte; wenigstens ist es auffallend, selbige von mehreren Engländern wiederholt und von fast allen französischen Schriftstellern bestritten zu sehen.

Die Einfuhr, welche bey weitem der Ausfuhr nicht gleich kommt, besteht hauptsächlich in Weinen, sowol in gemeinen Sorten

(Belomorskoi oder Santorino,) als auch etwas bessern (Tenedos, Byzant u. a. archipelagische, italienische, auch wol spanische); ferner in Baumöl, getrockneten Früchten, gekochten Fruchtmußen (Bekmes, von Trauben; Nardenk, von andern Früchten;) anatolischen Nüssen, Galläpfeln für die Saffiangerber in Nachitschiwan, frischen Citronen, Apfelsinen, Citronensaft und türkischen Zeugen. *) Mehrere Waaren dürfen ausschließlich nur in die Häfen des schwarzen Meers und auf der türkischen Grenze eingeführt werden; dahin gehören türkisches Kattun, Nesseltuch, asiatisches grobes Baumwollenzeug, türkische Decken, Teppiche, Seidenzeuge, Pferdegeschirr u. e. a. Dagegen ist in den Häfen des schwarzen Meers die Einfuhr von Weinbranntwein, Arak, Schrum und Rum verboten.

*) Die Einfuhrartikel sind also jetzt noch die nämlichen, wie in den Jahren 1776 und 77. Vergl. Th. VI. S. 441.

Die Weine machen den stärksten Artikel der Einfuhr. Sie sind zwar sehr wohlfeil, aber von so schlechter Qualität und so stark, daß sie nur in den angrenzenden Provinzen, wo sonst keine zu haben sind, als Tischweine konsumirt werden. Größtentheils destillirt man Branntweine aus denselben, da denn 4 Eimer Wein einen Eimer Branntwein geben. Zu dieser Absicht werden auch der Nardenk und der Bekmes gegohren und abgezogen, die aber einen schlechten Branntwein liefern.

Diese geringe Einfuhr könnte auf eine vortheilhafte Weise vergrößert werden, besonders durch Seide und Färberröthe; Artikel, die Rußland jetzt zum großen Nachtheil seiner Bilanz aus Persien für baare Münze kaufen muß, und die hier gegen inländische Produkte vortheilhaft eingetauscht werden könnten. Sollte Spanien dereinst anfangen, seine Schiffbaubedürfnisse aus dem schwarzen Meer zu beziehen, so könnte Rußland dagegen aus

der ersten Hand feine segovische Wolle für die Tuchmanufakturen in Neurußland, die dieses Material mit schweren Kosten über Petersburg kommen lassen; ferner allerley Apothekermaterialien und Farbestoffe, als China, Sassaparille, Indigo, Koschenille, Farbehölzer; endlich Oel, Oliven, Cacao, Galläpfel u. s. w. eintauschen. Auch Haasenfelle hat man hier einzuführen versucht, um sie in den baltischen Handel zu bringen, und hat diese Einfuhr vortheilhaft befunden.

Man sieht schon aus obiger Darstellung, daß die Einfuhr gegenwärtig der Ausfuhr bey weitem nicht gleich kommen kann; der Ueberschuß der Bilanz wird in Dukaten und Wechseln gut gethan; aber erstere verschlingt größtentheils der persische Handel in Astrachan. (S. den folgenden Abschnitt.) Das größte Gebrechen des hiesigen Handels ist, daß es in allen Häfen des schwarzen Meers noch fast gänzlich an soliden Kaufleuten fehlt, die im Stande wären, Vorräthe zu machen und ih-

ren Kredit auszubreiten. Noch muß der angekommene Rheder des Schiffs oder sein Korrespondent auf allen Dörfern umherschicken, um z. B. eine Ladung Weizen zusammenzubringen. Kurz, der hiesige Handel ist noch in seiner Kindheit, kann aber einst sehr beträchtlich werden, wenn man die Fruchtbarkeit des südlichen Rußlands und die trefliche Lage mehrerer Häfen bedenkt, die durch Flußverbindungen die bequemste Gemeinschaft mit den wohlfeilsten Gegenden des Reichs haben.

Ganz anders ist es mit den taurischen Häfen beschaffen. Bey der geringen Industrie, der schwachen Bevölkerung und der ärmlichen Produktion, kann Taurien, zumal bey seiner abgesonderten Lage und Entfernung von den innern kornreichen Provinzen Rußlands, auf keinen großen Ein- und Ausfuhrhandel Anspruch machen. So vortheilhaft auch seine Lage in Absicht der Schiffahrt ist, so kann sie doch, wegen jener Entfernung und wegen des, weder durch Kü-

stenfahrt noch Schlittenbahn erleichterten Transports, mit den Häfen Taganrog und Odessa, die alle Ausfuhrartikel aus der ersten Hand haben, in keine Konkurrenz kommen. — Auch der Vorzug der taurischen Häfen, im Winter offenes Wasser zu haben, kann ihnen keine Vortheile verschaffen; denn die Schiffahrt ist in dieser Jahrszeit auf dem schwarzen Meer wegen der Stürme, dicken Nebel, und wegen des Gefrierens der Segel und Taue so gefährlich, daß vor der Tag- und Nachtgleiche im Frühling kein Schiff aus dem Kanal von Konstantinopel auszulaufen die Erlaubniß hat.

Um den krimischen Häfen einen Exporthandel zu verschaffen, müßten sich 1) wohlhabende Kaufleute in dieser Halbinsel niederlassen, die russische Produkte zu Wasser von den wohlfeilsten Märkten des innern Rußlands kommen ließen, um aus ihren Magazinen sogleich befrachten zu können, wenn die Schiffe sich hieher gewöhnen sollen. Es

müßte 2) ein Transitzoll bewilligt werden, um die auswärtigen, über die Ostsee eingeführten Waaren, als Tücher, Sammet, Koschenille, Kaffe, Indigo, kleine Eisenwaaren u. dergl. mit Vortheil nach Anatolien verführen, und dadurch dem smyrnischen Karavanenhandel Abbruch thun zu können.

Jetzt besteht die Ausfuhr an eignen Produkten der Krim nur in Salz, Weizen, Leder, etwas Pelzwerk, Sodesalz, Butter, etwas Kaviar und geräucherten Fischen, etwas Wachs und Honig, Filzen, Stricken, und etwas Walkerthon. Rohe Häute, Schaafwolle und Salpeter, welche Artikel diese Ausfuhr vermehren könnten, sind verboten, und gehen nur als Kontrebande aus. Salz und Weizen sind bey weitem die wichtigsten Exportationsartikel, und der Kornhandel ist der vortheilhafteste Handel. Unter allen Häfen der Krim hat Eupatoria hiezu, wegen der nahen Zufuhr der Nogajer

und vom Dnepr, die vorzüglichste Gelegenheit; auch ist hier dieser Handel am stärksten. — Die Einfuhr beschränkt sich auf die wenigen Seiden- und Baumwollenfabrikate, die zur Bekleidung der Tataren und ihrer Weiber dienen, denen türkische Waaren noch immer die liebsten sind; ferner auf rohe Baumwolle, archipelagische Weine, sogenannte Seliskaja Wotka, (von der Insel Scio, welche die Türken Sekis nennen: ein aus Früchten und Weintrauben abgezognes Getränk) türkischen Blättertobak, und frische und trockne Früchte. Zu Zeiten ist auch anatolisches Kupfer für die Krone eingeführt worden, um Münze daraus zu schlagen. Obgleich die Exportation desselben aus der Türkey verboten ist, war es doch zu den niedrigen Preisen von $3\frac{1}{2}$ bis 5 R. das Pud zu haben. In den Jahren 1796 und 97, da wieder zum Behuf der Münze eingeführt wurde, stieg sein Preis.

Die Einrichtung von Freyhäfen in der Krim (die bald nachher wieder aufgehoben wurde) hätte also dieser Halbinsel keine großen Vortheile verschaffen können; im Gegentheil wurde durch die Anlegung eines Zolles zu Perekop die Einfuhr des Getreides aus Klein- und Neurußland, ohne welche die Krim, bey dem seither so oft eingetretenen Mißwachs, nicht bestehen kann, äußerst erschwert.

Der Ueberschuß der Bilanz, der für Taurien ungefähr 100,000 R. beträgt, wird theils in Dukaten, meistens aber in geringhaltiger türkischer Silbermünze bezahlt, die deshalb innerhalb der Halbinsel häufig kursirt. Diese Münze war ehedem durch die Wechslerstreiche der Weizenhändler, die die Begierde der Tataren nach einer orthodoxen mahomedanischen Münze benutzten, so hoch in Kurs gebracht, daß sie über der russischen, an innerm Werth mehr als 22 Prozent bes-

fern Scheidemünze stand. Im Jahr 1794 aber ward von der Regierung, nach gemachter Wardirung jener Münzen, ihr Preis folgendergestalt bestimmt: der Jüslik ($2\frac{1}{2}$ Piaster) zu $74\frac{1}{2}$ Kop.; der Kilik zu $63\frac{1}{2}$ Kop.; der Altmüschlik zu 50 Kop., und der Gruusch oder Lew, weil er von besserm Schroot und Korne ist, zu 55 Kop.

Drey und zwanzigster Abschnitt.

Bürgerlicher Zustand der Einwohner.

Handel.

Zustand desselben am Schluß des achtzehnten Jahrhunderts, und zwar B. des auswärtigen. II. Asiatischer Handel.

Der asiatische Handel des russischen Reichs theilt sich ebenfalls in den See- und Landhandel. Wir machen, unserer einmal angenommenen Ordnung gemäß, mit jenem den Anfang.

I. Asiatischer Seehandel.

Das asiatische Rußland ist zwar von drey Meeren umgeben, aber nur eins derselben,

und

und zwar das beschränkteste, ist bisher für den Handel benutzt worden. Jedermann wird errathen, daß hier von dem

kaspischen Meer

die Rede ist, welches, da es durchaus keine Gemeinschaft mit dem Ozean hat, von mehreren Geographen nur ein See genannt wird, aber seiner Größe wegen auch jenen Namen verdient. Seine Form ist äußerst unregelmäßig. Es erstreckt sich von dem 47. bis zum 36. Grad der Breite, und ist folglich über 1000 Werste lang; seine größte Breite beträgt ungefähr 450, seine kleinste gegen 150 Werste. Es läuft in viele Buchten aus, und bildet eine Menge Inseln; die Tiefe ist sehr ungleich: an einigen Stellen 70 bis 80 Klafter, gegen das Ufer zu aber fast überall äußerst seicht. Die isolirte Lage dieses Gewässers verursacht, daß es keine Ebbe und Fluth hat; aber eben dieser Umstand, und seine von Gebirgen eingeschlosse-

ne Küsten, sind der Grund, weshalb einige Hauptwinde ihre unumschränkte Gewalt auf demselben ausüben, wodurch die Schiffahrt gefährlich, und das Laviren überaus erschwert wird. Heftige Nord- und Südwinde machen das Wasser an den beyden entgegengesetzten Küsten 3 bis 4 und mehr Fuß steigen, und diese Abwechslungen, bey welchen sich das Meer jederzeit sehr unruhig zeigt, sind an den russischen Ufern bey weitem heftiger, als an den übrigen, welches man den Mündungen der vielen großen Flüsse zuschreibt. Um die Tiefe dieses so oft in Aufruhr gerathenden Meeres zu finden, muß man sich eines sehr schweren Senkbleys bedienen; auch räth die Vorsicht den Seefahrenden, sich den russischen Küsten, die durch keine Gebirge gedeckt und fast durchgehends seicht sind, nie weiter als bis auf 30 Klafter Tiefe zu nähern. — Seiner Armuth an Salztheilen wegen bedeckt sich das kaspische Meer an seinen nördlichen Ufern jähr-

lich mit Eis. — Die bequemsten Fahrzeuge zur Beschiffung dieses Meers, mit Hinsicht auf die Beschaffenheit des Fahrwassers in der Wolga bis Astrachan, sind, nach Soimonows Vorschlage, Gallioten oder Hucker von 60 bis 70 Fuß Länge, die aber nicht über 8 bis 9 Fuß tief gehen dürfen.

Rußland hat gegenwärtig (nach der Abtretung seiner durch Petern den Großen und Katharina die Zweyte gemachten Eroberungen, und seitdem die Mündungsarme des Tereks so versandet sind, daß Kisljär als keine Seestadt mehr betrachtet werden kann) nur die beyden Häfen Astrachan und Gurjew am kaspischen Meer.

1. Astrachan,

die einzige russische Stapelstadt am kaspischen Meer, liegt auf der sogenannten langen Insel (Dolgoi Ostrow) in der Wolga, oberhalb der sieben großen und vieler andern kleinen Mündungsarme dieses Flusses, die von so

ungleicher Länge sind, daß der westlichste Arm 90, der östlichste hingegen nur 30 Werste durchläuft. Fast alle diese Mündungen sind so versandet, daß selbst von den 7 großen nur 2 für Schiffe von 150 Tonnen fahrbar sind, und daß Fahrzeuge, die im Sommer oder Herbst von Astrachan abgehen, zuweilen einige Wochen nöthig haben, um bis Tschetire Bugri (vier Hügel) zu gelangen, welches eine der äußersten Inseln beym Ausfluß der Wolga ist, die den Seeleuten bey der Einfahrt zum Merkzeichen dient; man benutzt daher zum Aus- und Einlaufen so viel möglich die Frühlingsüberschwemmungen, während welcher man die erwähnte Fahrt in zwey Tagen zurücklegen kann: doch ist eine genaue Kenntniß des rechten Fahrwassers nöthig, um nicht auf Untiefen zu gerathen. Alle aus- und einlaufende Schiffe müssen bey Tschetire Bugri Halt machen, um daselbst von Medicinal- und Zollbeamten besichtigt zu werden.

Die Bewohner von Astrachan sind ein Zusammenfluß von europäischen und asiatischen Nationen; der auswärtige Handel aber befindet sich hauptsächlich nur in den Händen der Armenier und Russen; auf diese folgen die Indier, dann die Truchmener und Chivaer, und endlich die astrachanischen Tataren. Die Armenier haben fast die Hälfte des ganzen Gewerbes in ihrer Gewalt; die Indier verschaffen das größte Uebergewicht in der Bilanz, denn ihre Einfuhr beträgt kaum ein Viertel ihrer Ausfuhr.

Der Handel der astrachanischen Kaufleute geht nach allen Küsten des kaspischen Meers. Einem Befehl Peters des Dritten zufolge, der von Katharina der Zweyten seinem ganzen Inhalte nach bestätigt ward, sollten die Russen zwar nur nach den Häfen Baku und Insili handeln, und daselbst ihre Waaren unter Aufsicht russischer Konsuls nach einer jedesmal festzusetzenden Taxe verkaufen; aber man ist dieser Vorschrift nicht

treu geblieben, und jetzt scheint sie gänzlich in Vergessenheit gerathen zu seyn. Die russischen Seefahrer und Kaufleute besuchen fast alle Küstenstädte, und führen ihre Waaren sogar auf die Märkte im Innern des Landes. Da Astrachan selten von asiatischen Seefahrern besucht wird, so ist der ganze Handel dieser Stadt aktiv, und wird bloß mit russischen Schiffen betrieben. Im Jahr 1794 bestand die Handelsmarine des kaspischen Meers aus 55 Kauffahrtheyschiffen, die Kaufleuten gehörten, nämlich 1 Huker, 1 Transportschiffe, 5 Galioten von ungefähr 30 Lasten, und 48 sogenannten Schuiten, von 10 bis 30, 40, auch eine von 60 Lasten. Nächstdem wurden noch zu der Seefischerey und dem Robbenschlage, zugleich aber auch zu dem Maagischlakischen Handel mit den Truchmenern und Bucharen, 138 sogenannte Rosschiwen oder platte Fahrzeuge gebraucht. — Die Zollabgaben für aus- und eingeführte Waaren werden nach der so-

genannten Taxe vom Jahr 1754 und der Zollordnung vom Jahr 1755 erhoben.

Um das auswärtige Verkehr von Astrachan, welches, wie gesagt, den ganzen russischen Handel auf dem kaspischen Meere begreift, in seinem vollen Umfange darzustellen, wollen wir jetzt zuerst die sämtlichen Häfen an diesem Meere, und den Handel, welchen die astrachanischen Kaufleute nach jedem derselben führen, schildern; dann die Produkte und Waaren anführen, welche die Gegenstände dieses Handels sind, und zuletzt eine vergleichende Uebersicht seines ehemaligen und jetzigen Belaufes hinzufügen, aus welcher sich zugleich die Bilanz desselben ergeben wird.

Die persische Küste des kaspischen Meers, welche durch den Terek von der russischen getrennt wird, enthält folgende mehr oder weniger bedeutende Seestädte.

1. Derbent. Dieser, nur 360 Werste in Süden von Tschetire Bugri entfern=

te Ort, der den 10. May 1796 zum zweytenmal in diesem Jahrhundert von den Russen erobert, bald nachher aber wieder abgetreten wurde, hat eigentlich gar keinen Hafen, sondern nur eine Rhede, die aber auch, wegen ihres felsigen Ankergrundes, nicht häufig besucht wird. Die Schiffe müssen zwischen den beyden Stadtmauern vor Anker gehen; sie finden im Sommer eine Werst vom Ufer 7, in den übrigen Jahrszeiten zwey Werste vom Ufer 11 Klafter Wasser. Doch ist es nöthig, nur vor Einem Anker zu liegen und die Segel beständig in Bereitschaft zu halten, um nicht von plötzlich entstehenden Stürmen ans Land geworfen zu werden. — Der Handel hieher ist unbeträchtlich, weil Derbent bey den benachbarten, meistens armen Bewohnern des Kaukasus wenig Absatz findet, und außer einer geringen Quantität Safran, Wein, Seide, Baumwolle und Reis keine Produkte zur Ausfuhr liefert. Zu S. G. Gmelins Zei-

ten giengen höchstens zwey bis drey Schiffe von Astrachan nach Derbent, welche Eisen, Stahl, Bley, und etwas Roggen und Hafer dahin führten. Der ganze Umsatz belief sich nicht viel über 150,000 Rubel, und er ist seit der Zeit noch geringer geworden.

2. Nisowaja Pristan (die untere Anfurth) war ehemals der besuchteste Handelsplatz an der persischen Küste, und zwar wegen seiner guten Rhede, die einen Ankergrund von reinem Sande und eine Tiefe von 10 Klaftern hat. Die Entfernung von Tschetire Bugri beträgt in fast gerader südlicher Richtung 400 Werste. Das an der Mündung des Flusses Jolamna liegende Dorf Nisabad oder Borahun wird jetzt von den Schiffern nur wegen des guten Wassers und wegen des Brenn- und Nutzholzes besucht.

3. Baku, von Tschetire Bugri in S. S. O. 550 Werste, hat an der ganzen Westküste den sichersten Hafen, indem derselbe

durch die Landspitze Abscheron gegen Nord- winde geschützt wird. Der Hafen selbst, der sowol von dieser als noch einer andern Land- spitze in Form eines halben Mondes einge- schlossen ist, hat 2 bis 3 Klafter Tiefe, aber die Einfahrt wird durch mehrere kleine In- seln, Klippen und Sandbänke gefährlich ge- macht. — Obgleich Baku jetzt das nicht mehr ist, was es vor der Zerrüttung Per- siens war, so findet man hier doch noch an- sehnliche Kaufplätze und Karavanseraien, wel- che letztere so nahe am Hafen liegen, daß die Schiffe an den Mauern derselben aus- und einladen können. Von Astrachan werden Tücher, Farbematerialien, Eisen, Leine- wand und Kramwaaren hieher geführt; da- gegen liefert Baku Safran, Baumwolle, Reis, Seide, Wein, Naphta oder Bergöl, Opium und Früchte. Jährlich kommen etwa 6 bis 8 Schiffe von Astrachan hier an, de- ren Umsatz sich auf 3 bis 400,000 Rubel be- läuft.

4. Sallian, ein offner Ort am Kur, der zwar bey seiner Mündung 2 Klafter Tiefe hat, aber höher hinauf sehr seicht wird, daher die Schiffe nicht bis Sallian gehen können. Diese Ursache und die Unbedeutenheit des Ortes selbst, der nur mit Gansha und Schamachi einiges Verkehr treibt, machen den hiesigen Handel äußerst unbeträchtlich.

5. Insili, von Tschetire Bugri 900 W. gerade in S. und 40 W. von Räscht, der Hauptstadt der Provinz Gilan, die sehr volkreich ist und viele rohe Produkte und Manufakturwaaren liefert. Insili hat eigentlich keinen Hafen, sondern nur eine Rhede, auf welcher man mit 10 bis 12 Klafter Wasser vor Anker geht. Für den astrachanischen Handel ist dieser Ort der wichtigste, und zwar bloß wegen der Nachbarschaft von Räscht, wo sich Kaufleute aus Tawris, Kasbin und Ispahan versammeln. Persische Produkte sind hier in Menge zu bekommen, besonders Seide, die in keiner Provinz bes-

ser geräth, als in Gilan; europäische Waaren, vorzüglich feines Tuch, finden ebenfalls guten Abgang. Insili ist daher auch, so wie Baku, der Sitz eines russischen Konsuls, und hat eine griechisch-russische Kirche. Die sumpfige Lage dieses Orts und die schlechte Bauart seiner Häuser und Magazine, die nur aus Schilf zusammengesetzt sind, bewog den Akademikus Gmelin, den Flecken Perisbasar zum Stapelort für die nach Räscht handelnden Kaufleute vorzuschlagen, weil derselbe nicht nur an einer Bucht liegt, die den Schiffen weit mehr Sicherheit, als die Rhede von Insili gewähren würde, sondern auch durch seine hohe, trockne Lage in einer fruchtbaren Gegend und durch seine geringere Entfernung von Räscht große Vorzüge vor Insili hat.

6. Medschetisar, 920 W. in S. S. O. von Tschetire Bugri, der südlichste Ort am kaspischen Meer, ist nur durch seine geringe Entfernung von Balfrusch, der Haupt-

stadt der Provinz Masanderan, merkwürdig. Man geht vor der Stadt mit 9 Klafter Tiefe vor Anker und findet hier reinen Sandgrund; doch sind die Brandungen sehr stark. Die Ausfuhr aus Astrachan hieher ist geringe; Produkte der Provinz Masanderan, vorzüglich Baumwolle und Reis, werden abgeholt.

7. Farabat, in einiger Entfernung östlich von Medschetisar, hat völlig die Beschaffenheit des letztern Orts, ist aber noch unbeträchtlicher.

8. Die Bay von Astrabat, 950 W. in S. S. O. von Tschetire Bugri, hat 2 bis 4 Klafter Wasser und eine durch Sandbänke und Klippen erschwerte Einfahrt. Es befinden sich an derselben verschiedene Dörfer, unter welchen dasjenige vorzüglich zur Landung gewählt wird, welches der Stadt Astrabat am nächsten liegt. Die umliegende Gegend ist reich an Produkten, besonders an edeln Südfrüchten aller Art, und die Lage von Astrabat gewährt alle erforderliche Be-

quemlichkeit zur Errichtung eines Karavanenhandels nach den östlicher liegenden Städten Balch, Kandahar und selbst nach Indien; eine Aussicht, die jedoch eine gänzliche und nicht sehr wahrscheinliche Veränderung in der innern Verfassung Persiens voraussetzt.

Die östliche Küste des kaspischen Meers hat zwar die sichersten Meerbusen und Ankerplätze, da sie aber nur von nomadischen Truchmenern und Kirgisen bewohnt wird, so findet sich auf derselben kein einziger Handelsort, wo sich ein regelmäßiges Verkehr anknüpfen ließe. Die Bayen Balkan und Karabugas würden, da sie tief ins Land gehen und an ihren Landspitzen und Inseln sichere Ankerplätze bilden, für den Handel auch um deshalb vorzuziehen seyn, weil die Bucharen und Chivaer hieher einen kürzern Weg zu machen hätten, als nach den entferntern nördlichen Küsten; und diesen Handel in Gang zu bringen, war der Zweck der Expeditionen, welche Peter der Große und die

Kaiserinn Anna unternehmen ließen. Ihr unglücklicher Ausgang scheint die russische Regierung seitdem von jedem neuen Versuche abgeschreckt zu haben; aber der Handel nach der Ostküste des kaspischen Meers ist deshalb nicht gänzlich aufgegeben worden. Seit etwa 25 Jahren gehen jährlich einige Schiffe von Astrachan nach der Bay von Mangischlak, die ungefähr 220 W. in S. O. von Tschetire Bugri entfernt ist und bey gutem Ankergrunde 5 bis 10 Klafter Tiefe an der Küste hat, welche durch hervorstehende Erdzungen eine Art von Hafen bildet. Gewöhnlich kommen zwey Schiffe zugleich hieher, um sich im Nothfalle unterstützen zu können. Ihre Reise geschieht auf gut Glück; zuweilen, aber selten, finden sie Karavanen aus Chiva und Buchara vor; wenn dieß nicht der Fall ist, so miethen sie einige Truchmener und Kirgisen, um ihre Ankunft auf der ganzen Küste bekannt zu machen. Alsdann eilen nicht nur mehrere Horden von diesen

nomadischen Völkern, sondern selbst Kaufleute aus Chiva und der Bucharey herbey, die größtentheils Lämmerfelle, Häute, Baumwolle, Rhabarber u. dergl. mitbringen, um dafür Eisenwaaren, Leinewand, Gewürze, Farbestoffe und Kramwaaren einzutauschen. So gefährlich dieser Handel zuweilen bey entstehenden Streitigkeiten für die Russen wird, so gewinnreich ist er auch, wenn alles friedlich abgeht; indem die Nomaden den Werth der Artikel, die sie erhandeln, selten nach einem andern Maaßstabe. als den ihres Bedürfnisses, schätzen, der in vielen Fällen sehr von dem Preise abweicht, den diese Kleinigkeiten in Astrachan haben.

Die Gegenstände des astrachanischen Seehandels und der Belauf der Ausfuhr und Einfuhr derselben in den Jahren 1775 und 1793 und 94, sind aus der Liste des Supplementbandes No. XII. zu ersehen. Zur Erklärung dieser Liste folgen hier einige Anmerkungen.

Gegenstände der Einfuhr.

1) Seide. Man kann annehmen, daß jährlich bis 8000 Pud, meistens aus Gilan, zum Behuf der russischen Manufakturen eingeführt werden, wovon die beste Sorte zu 200, die geringere zu 150 R. bezahlt wird. Die von Schamachi ist von 170 bis 135 R. im Preise verschieden. In den Zollregistern wird dieser Artikel, ob er gleich zollfrey ist, sowol der Quantität als dem Werth nach, immer überaus falsch angegeben. Da die Exportation von Astrachan, wie man im Verfolg sehen wird, der Importation nicht das Gleichgewicht hält, und die Seide gegen baares Geld etwas wohlfeiler gekauft wird, so geht natürlich für diese Waare das meiste baare Geld aus dem Reiche. Man nimmt gewiß nicht zu viel an, wenn man die Summe, die jährlich für Waaren nach Persien ausgeführt wird, auf eine Million, in Dukaten und Rubeln, schätzt.

2) Baumwolle. Da diese Waare 25 Prozent Zoll giebt, so sind die Zollangaben in Absicht derselben noch weit weniger zuverläßig. Nach diesen sollte es scheinen, daß jährlich nur 4718 Pud gesponnene, und 1180 Pud rohe Baumwolle eingeführt würde. Allein es ist eine allen Großhändlern in Astrachan wohlbekannte und unbezweifelte Thatsache, daß jährlich bis 20,000 Pud (wovon nur $\frac{1}{8}$ an Bucharischer und Masanderanischer roher Baumwolle; also) größtentheils gesponnene Baumwolle aus der Bucharey, durch die im Frühjahr nach Mangischlak abgehenden Schiffe, einkommt. An letzterer wird noch das Spinnerlohn verloren, da die gesponnene Baumwolle gegen die rohe wie 35 zu 11 im Preise steht. Die Masanderanische ungesponnene wird jetzt zu 13 R. das Pud gekauft; die gesponnene Bucharische zu 30 bis 60 R., nach der Feinheit und Güte. Unter der gesponnenen Baumwolle, die aus der Bucharey einge-

bracht wird, kommt zuweilen, doch selten, diejenige blonde oder bräunliche Baumwolle vor, aus welcher die ungefärbten Nankings fabricirt werden, und die auch in Stickereyen auf Musselin einen sehr angenehmen Effekt macht.

3) Färberröthe. Diese Waare trägt ebenfalls 25 Prozent Zoll. Nach den Zollregistern sollen von derselben in den fünf Jahren von 1789 bis 1793 jährlich im Durchschnitt 5,949 Pud eingeführt worden seyn, außer 2,868 Pud, die 1792 zu Lande über Kisljär eingebracht wurden. Alle aufrichtige Kaufleute in Astrachan hingegen bezeugen, daß bloß zur See jährlich 10 bis 15,000 Pud, und über Kisljär 10,000 Pud dieses Farbmaterials eingeführt werden, dessen Preis, nach der verschiedenen Güte, zwischen 11 und 14 R. das Pud steht.

4) Galläpfel. Die Einfuhr beträgt jährlich ungefähr 3000 Pud, das Pud aufs niedrigste zu 12 R. gerechnet.

Die übrige Einfuhr aus Persien, an Fabrikaten und andern Gegenständen, mag jährlich nicht viel über 100,000 R. betragen. — Alle persische seidne, halbseidne und baumwollene Zeuge sind von weit besserer Beschaffenheit, Dauer und Schönheit, als die türkischen, und werden dabey zu unbegreiflich wohlfeilen Preisen verkauft; ausgenommen, was von indischen Manufakturwaaren über Persien sparsam nach Astrachan kommt, als die feinen Zitze (Kalenkor,) und das feine ungefärbte Baumwollenzeug (Maderpok). Ganz geringe baumwollne Zeuge, für die niedrigsten Klassen, kommen sowol aus Persien als der Bucharey. Die theuern und feinen wollenen Shawls von allerley Farben, die in Persien um den Kopf und als Leibgürtel getragen werden, und sowol aus Thibet als Kaschmir kommen, sind zwar nur sparsam zu haben, aber über Persien zu weit billigern Preisen, als durch die dritte Hand aus der Türkey.

Außer den bisher genannten Waaren kommen wenige erhebliche Artikel aus Persien nach Astrachan. Einige Ottern- und Lämmerfelle, die man größtentheils aus der Bucharey bezieht; etwas Galbanum, Gummi Ammoniacum, Safran und Asfa foetida, letztere zu 3 bis 7 R. das Pud; Wallnüsse, das Tausend nicht völlig zu 1 R., einige trockne Früchte und Eingemachtes, als Datteln, Kyschmysch (kleine Rosinen ohne Kerne), große Rosinen, Pistazien, Mandeln, Scheptala (trockne Pfirsiche), Pflaumen, Trüffeln von Baku, Knoblauch und Reis, sind fast alles, was sich nennen läßt. — Hiezu kann man noch die orientalischen Türkisse rechnen, welche die persischen, in Astrachan handelnden Kaufleute oft in ziemlicher Menge und zu geringen Preisen, aber selten von beträchtlicher Größe zu verkaufen haben, und die mehrentheils als Ringe, in Zinn schlecht gefaßt, hergebracht werden, und selten fehlerlos sind.

Gegenstände der Ausfuhr.

Diese sind nicht nur keinesweges so beträchtlich als die Artikel der Einfuhr, sondern auch größtentheils solche, die Rußland ebenfalls aus fremden Ländern beziehen muß, und die also bey der Bilanz eigentlich gar nicht in Anschlag gebracht werden können.

Der wichtigste und einträglichste Gegenstand der Ausfuhr ist gegenwärtig Koschenille. Es gehen davon jährlich ungefähr 1000 Pud über Astrachan aus, und das Pud wird daselbst für 300 R. verkauft. Ehemals fanden auch andere ost- und westindische Farbestoffe, besonders Indigo, guten Abgang in Persien; aber seitdem die awganischen unabhängigen Beherrscher im ruhigen Besitze von Kaschmir, Multan und einigen andern Provinzen von Indien sind, kommt der Indigo von Lahor häufig nach Persien, und nun von daher sogar nach Astrachan, zu 60 bis 80 R. das Pud. Dieser Indigo

scheint dem Ansehen nach schlechter, als der amerikanische beste, und nur der Mittelsorte gleich; soll indessen, wie erfahrne Färber versichern, jenen an Güte übertreffen, und auch, bey rechter Behandlungsart, doppelt so viel Farbe geben.

Der zweyte Hauptartikel der Ausfuhr sind Tücher. Da sie eine gewisse Feinheit und Güte haben müssen, so sind die russischen Manufakturen von der Konkurrenz ausgeschlossen; die gesuchtesten Farben sind Kramoisi, Scharlach, Violet, Braun, Grün, Hellblau, Oliven und Zimmt. Ehemals wurde von dieser Waare für mehr als 250,000 R. ausgeführt; Pallas glaubt aber, die Exportation dieses Artikels jetzt nicht höher als auf 150,000 R. berechnen zu dürfen.

Sammet, Atlas, Plüsch und Leinewand folgen in der Quantität. An Sammet mag die Ausfuhr ungefähr 15 bis 20,000 R. betragen; die übrigen Artikel

zusammen können keinen Werth von 40,000 R. ausmachen. Zucker wird für mehr als 20,000 R. ausgeführt. Juften für 10 bis 15,000 R.; die rothen sind die gesuchtesten. Goldstoffe, Kamelotte, Taffent, Papier, Spiegel, Eisen- und Kupferwaaren, Gewürze, machen unerhebliche Artikel. Guß- und Stangeneisen würde eine sehr abgängige Waare seyn; aber da auf Ansuchen des Zars Heraklius von Georgien, im Jahr 1789 seinem Kommissionnair, dem Armenier Tarumow, die Erlaubniß ertheilt worden ist, vier Jahre nach einander jährlich 40,000 Pud Eisen zollfrey ausführen zu dürfen, so können die übrigen Kaufleute mit ihm nicht Preis halten, da der Ausfuhrzoll 60 Kop. auf das Pud beträgt.

Nach den Zolllisten war der Zustand des astrachanischen Handels in den Jahren

	1773–77.	1793–97.	
Einfuhr	308,577 R.	362,315 R.	
Ausfuhr	403,391 –	381,795 –	
Total	711,968 –	744,110 –	
Uebergewicht d. Ausfuhr	94,814 –	19,480 –	
	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- und ausgelauf. Schiffe	7	11	24

Nach Pallas Berechnung hingegen soll gegenwärtig die Einfuhr ungefähr 2,450,000 R., die Ausfuhr aber nur 600,000 R. betragen. Der gesammte kaspische Handel würde sich also auf mehr als drey Millionen belaufen, wobey das Untergewicht in der Bilanz für Rußland 1,850,000 R. betragen würde.

Um den Nachtheil dieser Handelsbilanz zu schwächen, macht Herr Pallas einige sehr durchdachte und praktische Vorschläge, von

welchen wir hier das Wesentlichste im Auszuge anführen wollen.

Da gegenwärtig alle ausgehende fremde Waaren zollfrey, und nur die im Lande producirten zollbar sind, so beträgt der Ausfuhrzoll jährlich nicht viel über 10,000 R.; eine für die Krone so unbedeutende Summe, daß sie zum Vortheil des Handels leicht ganz aufgeopfert werden könnte. Auch das Monopol der Ausfuhr des Eisens darf nicht länger bestehen. Die astrachanischen Kaufleute sind in Konkurrenz mit brittischen und französischen Faktoreyen, die den Persern alle europäischen Waaren, die sie bedürfen, im Ueberflusse zu den billigsten Preisen zuführen. Der Landtransport über Aleppo ist zwar kostbar; aber diese Waaren zahlen dagegen auch weniger Zoll, nämlich in Smyrna 3, und in Erzerum 10 Prozent. Der russische Kaufmann aber muß, außer dem See- und Landtransport, und dem Verlust bey dem willkührlichen Geldkurs, für alle ausländi-

sche Waaren, aus welchen die Hauptmasse der Exportation besteht, bey der Einfuhr derselben in den europäischen Häfen noch 25 Prozent Zoll erlegen. Würde ihm dieser Zoll bey der Ausfuhr aus Astrachan zurückgezahlt, so wäre er im Stande, den Persern die auswärtigen Waaren zu wohlfeilern Preisen anzubieten, als die konkurrirenden europäischen Kaufleute in der Levante, und könnte nach und nach den ganzen Seidenhandel nach Astrachan ziehen, welches um so wünschenswerther wäre, da die Engländer die beste Seide aus Persien erhalten, und sie in solchem Falle von den Russen würden kaufen müssen.

Allein es ist schwerlich zu hoffen, daß bey einem freyen Handel die astrachanischen Kaufleute, die aus Individuen so vieler Nationen bestehen, sich auch unter den erwähnten Begünstigungen zu einem gemeinsamen Zwecke vereinigen werden. Sie werden den Rückzoll zu ihrem Gewinn schlagen, und

sich wenig darum bekümmern, ob außer ihrem augenblicklichen Vortheil für die Zukunft und das Ganze Vortheile zu erhalten sind. Der Handel müßte ausschließlich einer Kompagnie übergeben werden, bey welcher, unter sachverständigen, ehrlichen und bloß vom Kommerzkollegium abhängigen Direktoren, den kleinern, und selbst den ausländischen Kaufleuten der Zutritt frey stehen müßte. Diese Gesellschaft könnte zugleich, zum Behuf des Seiden- und Krappbaues, persische Emigranten in Rußland ansiedeln, und mit der Zeit den Handel nach Indien, Kaschmir und Thibet durch Karavanen versuchen. Mit Koschenille, Tüchern, Sammet, Stahl und Eisen wäre dieser Handel bis in das Innerste von Indien vortheilhaft zu treiben, und die Kompagnie würde die Ausführung des baaren Geldes, die jetzt unter vielen Schleichhändlern unmöglich zu verhindern ist, desto weniger nöthig haben, da sie durch wohlfeilern Einkauf im Großen und

durch den Rückzoll in den Stand gesetzt würde, einen weit vortheilhaftern Tauschhandel zu führen. Dieser Gesellschaft könnte auch die Ausfuhr des Sodesalzes, wenn es im Großen, aus der Asche der in den ungeheuern Steppen am kaspischen Meer so häufigen Salzpflanzen, zubereitet würde, wohl zu Statten kommen, besonders wenn man es durch den nächsten Weg, über Taganrog, in den Seehandel brächte.

II. Asiatischer Landhandel.

Der asiatische Landhandel wird an drey verschiedenen Grenzen betrieben, nämlich an der kaukasischen, kirgisischen und chinesischen.

1. Handel an der kaukasischen Grenze.

Diese ganze Grenze gehört zum Gouv. Astrachan. Sie läuft längs den Flüssen Kuban und Terek, und hat nur an letzterem

zwey Handelsplätze, nämlich das Grenzzollamt Kisljär und den Zollvorposten Mosdok. 4) Beyde stehen unter eben den Zollgesetzen wie der Hafen von Astrachan, nämlich unter der Taxe von 1754 und der Zollordnung von 1755.

Der Handel, der von diesen beyden Plätzen aus mit den Bewohnern des Kaukasus, und von Kisljär mit Schamachi und Derbent getrieben wird, ist von Seiten der Russen gänzlich aktiv; doch haben sich in denselben, und vorzüglich in Kisljär, auch viele Georgier, Tscherkassen, Armenier und sogar Perser niedergelassen, welche zum Theil kaufmännische Geschäfte treiben. Der wichtigste Handel geht nach den persischen Städten in der Nachbarschaft, und dann zunächst nach Tiflis, seitdem der Zar von Karduel und Kachet sich der russischen Schutzherrschaft unterworfen und die Bewohner dieser Provinzen, der größten und reichsten des Kaukasus, durch

die nähere Bekanntschaft mit den Russen mehr europäische Bedürfnisse kennen gelernt haben. Die hauptsächlichste Einfuhr, sowol aus Schamachi und Derbent, als selbst aus Georgien, besteht in Seide; doch ist die, welche man aus dieser letztern Provinz erhält, größtentheils auch persische Seide; andere Artikel ertragen den Landtransport nicht und werden daher selten herbeygeführt. Die Ausfuhr besteht vorzüglich in Tüchern, Farbestoffen, Leinewand, Kramwaaren und, seitdem Fürst Heraklius seinen Hof auf europäischen Fuß eingerichtet hat, zum Theil auch in Galanteriewaaren, Hausgeräth, Porzellain, Kutschen u. s. w. Die einzelnen Völkerschaften und Stämme des Kaukasus sind zu arm und zu wenig an erkünstelte Bedürfnisse gewöhnt, als daß sie einem nur einigermaßen bedeutenden Handel Nahrung geben konnten. Zinn, Bley, Stahl, Eisenwaaren, Juften und Schießpulver finden unter ihnen den meisten Abgang; sie tauschen diese Waa-

ren gegen Wachs, Honig, Häute, Pferde und zum Theil auch schöne Mädchen ein.

So unbedeutend dieser ganze Handel ist, so wird er doch noch durch zwey Umstände besonders erschwert; diese sind die Schwierigkeit und Kosten des Transports über die Gebirge und die räuberischen Anfälle der unabhängigen Stämme. — Von Mosdok bis zum ersten georgischen Dorfe Steppan Zminda beträgt die Entfernung 130, und von da bis Tiflis 122, in allem also nur 252 Werst. Dieser kurze Weg verursacht dennoch beym Transport der Waaren beträchtliche Kosten. Von Tiflis können die Güter nur bis Steppan Zminda auf Lastwagen fortgebracht werden; von hier müssen sie durch das Gebiet der Ossi über das Gebirge bis Schimmit, eine Strecke von 30 Wersten, von Menschen getragen werden. Die Schwere eines Ballen darf nicht über 200 bis 240 Pfund seyn, und doch gehören zu

jedem

jedem Ballen drey Träger, um die Last abzuwechseln, oder an sehr gefahrvollen Stellen zu unterstützen. Das Trägerlohn für jeden Ballen besteht in sechs Stücken grober Leinewand, jedes Stück zu neun Ellen, welches ungefähr den Werth von vier Rubeln beträgt. In Schimmit muß man den Stämmen Takaur abermals sechs Stück solcher Leinewand als Brückenzoll erlegen; der Herr des Dorfs verlangt eben so viel an Durchzugsgebühren. Einige Werste weiter, bey einem engen und gefährlichen Passe zwischen Felsen und Abgründen, fordern die bey dem dortigen Wachtthurm lauernden Ossi abermals zwey Stück, und außerdem ist man noch der zudringlichen Betteley einzelner Haufen ausgesetzt. Welche russische oder asiatische Waare kann in Verhältniß ihres Werths so große Transportkosten tragen? — Der Entschluß Katharinens der Zweyten, eine Heerstraße von Mosdok bis Tiflis bauen, und längs derselben einige Redouten anlegen

zu lassen, würde, wenn er ausgeführt worden wäre, nicht nur den erwähnten Unbequemlichkeiten, sondern auch den Angriffen der räuberischen Stämme abgeholfen haben, die seit der Verlassung der neuen Grenzlinie und der jenseits des Terek erbauten Festungen, den Handel neuerdings beunruhigen und stören.

1. Kisljär,

Grenzzollamt und Stapelstadt für die Versorgung der terekischen Linie und für den Handel nach dem Kaukasus, liegt am Flusse Terek, der seit dem Jahr 1769 seinen Lauf nördlich bey der Stadt vorbey genommen hat, da er sonst südlich an derselben hinfloß. Vor jenem Zeitpunkt konnten die Schiffe aus Astrachan, die hieher giengen, in diesen südlichen Arm einlaufen, und sechs Werste hinauf bis an die sogenannte Feldschanze segeln, von welcher Kisljär zwar noch 60 Werste entfernt war, aber mit welcher es

durch den Terek Wassergemeinschaft hatte; jetzt da der Fluß in ein altes, ehemals verdämmtes Bette getreten ist, sind die Mündungen desselben so versandet, daß sie kaum von Kähnen befahren werden können. Da auch das Meer an dieser Küstenstelle nur 7 bis 8 Fuß Tiefe hat, so können größere Schiffe nicht einmal in der Nachbarschaft landen, sondern müssen in einem Busen bey dem Flecken Turkina Pristan vor Anker gehen, von wo die Waaren 50 Werste weit zu Lande nach Kisljär gebracht werden müssen.

Trotz dieser Schwierigkeiten ist Kisljär noch itzt, wie gesagt, die Niederlagsstadt nicht nur für die Versorgung der kleinen Festungen an der terekischen Linie, sondern auch für den kaukasischen Handel. Sie erhält Lebensmittel und Ausfuhrwaaren von Astrachan, und versendet diese theils nach Mosdok, theils unmittelbar nach dem Kaukasus; sie ist durch dieses lebhafte Gewerbe in kurzer

Zeit eine blühende Stadt geworden, in welcher man sich alle Bequemlichkeiten des Lebens verschaffen kann. Die Gegenstände des hiesigen Handels sind schon vorhin angezeigt; der wichtigste Artikel der Einfuhr ist Seide. In den vier Jahren von 1767 bis 70 wurden überhaupt 5966, und also jährlich im Durchschnitt 1491½ Pud von dieser Waare eingebracht. Seit jener Zeit hat aber das Gewerbe von Kisljär etwas gelitten. Es betrug daselbst in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
die Einfuhr	96,843 R.	91,619 R.
Ausfuhr	51,794 –	52,906 –
Total	148,637 –	144,525 –
Uebergew. d. Einfuhr	45,049 –	38,713 –

2. Mosdok.

Die Lage dieser Stadt, am Terek, im Mittelpunkt der russischen Grenzlinie so wie

der ganzen Breite, welche die kaukasische Landenge zwischen dem schwarzen und kaspischen Meere hat, wäre allerdings sehr vortheilhaft für den Handel, wenn die vorhin angegebenen Ursachen nicht das Emporkommen desselben erschwerten. Die wichtigste Bestimmung von Mosdok ist die einer Grenzfestung; als Handelsstadt ist sie sehr unbedeutend; auch nimmt sie in den Zollregistern nur den untergeordneten Rang eines Vorpostens ein. Die Entstehung des hiesigen Handels fällt in einen spätern Zeitraum als der bis 1777; er gestattet daher keine Vergleichung mit diesem letztern.

Zustand des hiesigen Handels in den Jahren 1793—97.

Einfuhr : : :	2,085 R.
Ausfuhr : : :	1,847 —
Total : : :	3,932 —
Uebergewicht der Einfuhr	238 —

Zustand des sämtlichen Handels an der kaukasischen Grenze in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	96,843 R.	93,704 R.
Ausfuhr	51,794 –	54,753 –
Total	148,637 –	148,457 –
Uebergewicht der Einfuhr	45,049 –	38,951 –

II. Handel an der kirgisischen Grenze.

Dieser Handel wird gegenwärtig in 8 Grenzplätzen betrieben, nämlich bey den Zollämtern Orenburg, Troizk, Jamúschewsk und Semipalatnoi, und bey den Zollvorposten Presnogorkow, Petropawlowsk, Sheleſenſk und Ustkamenogorsk. In den beyden ersten, zum Gouv. Orenburg gehörigen Plätzen wird der Zoll nach einem bloß für dieselben gegebenen Tarif vom Jahr 1777 erhoben; die sechs übrigen, im Gouv. Tobolsk

befindlichen Orte stehen unter dem Tarif vom Jahr 1761, der nicht nur für diese, sondern auch für die Handelsplätze an der chinesischen Grenze gilt.

Die kirgisische Grenze wird theils durch die Flüsse Ural und Irtüsch, theils durch eine zwischen denselben gezogene Linie bestimmt. Sie ist in sogenannte Distanzen getheilt, und wird durch eine fortlaufende Kette kleiner Festungen, die wieder durch Redouten verbunden sind, gedeckt. Die mehresten dieser Festungen (selbst die am untern Ural, wie z. B. Gurjew) treiben einigen Handel mit den Kirgisen; aber das wichtigere Verkehr mit diesem Volk und seinen südlichen Nachbarn schränkt sich auf obenerwähnte acht Plätze ein. Wir folgen bey der Anführung derselben unserm bisher beobachteten Gange von Westen nach Osten.

1. Orenburg.

Die große und regelmäßig gebaute Stadt, der Hauptsitz des kirgisischen und bucharischen Handels, liegt am rechten Ufer des Urals; aber der Tauschhof (Menownoi Dwor), wo sich die asiatischen Kaufleute versammeln und ihre Waaren niederlegen, ist der Stadt gegenüber, auf der kirgisischen Seite des Flusses, zwey Werste vom Ufer, befindlich. Hier wohnt der Zolldirektor; hier werden die Zollabgaben erhoben, und hier wird auch der ganze Handel betrieben. Ohne besondere Erlaubniß dürfen die Asiaten nicht in die Stadt kommen, und die Ecken des Tauschhofes nach der Steppenseite sind mit Batterieen versehen, auf denen grobes Geschütz aufgepflanzt ist; Vorsichtsmaaßregeln, die die Erfahrung als nothwendig anempfohlen hat. Der Tauschhof selbst hat mehrere Abtheilungen für die verschiedenen Nationen, um allen Veranlassungen zu Zwistigkeiten unter ihnen zuvorzukommen. — Eben diese Ein-

richtung findet auch bey den Tauschhöfen der übrigen Handelsplätze Statt.

Orenburg zählt 2061 Kaufleute, unter welchen 1986 Tataren sind. Ungeachtet dieser großen Anzahl, in welcher die handeltreibenden Kosaken nicht einmal mitbegriffen sind, wird das auswärtige Verkehr doch beynahe bloß von russischen Kaufleuten aus andern, zum Theil sehr entlegenen Städten besorgt. Da die Asiaten bloß im Sommer hieher kommen, so finden sich erstere schon im Frühjahr mit ihren Waaren hier ein, welches gewöhnlich karavanenweise geschieht; sobald sie aber ihre Waaren umgesetzt oder verkauft haben, kehren sie einzeln wieder zurück. Die Asiaten, welche Orenburg des Handels wegen besuchen, sind, außer den Kirgisen, vorzüglich Bucharen und Chivaer; Kaufleute aus entferntern Gegenden kommen selten hieher.

Die wichtigsten Artikel der Ausfuhr sind folgende. Tücher, besonders rothe und

scharlachfarbige; Sammet, Leinewand, Juften, kupfernes und eisernes Hausgeräth, Nähnadeln, Fingerhüte, Glas, Korallen, Farbestoffe, besonders Indigo, Waid, Kochenille, Alaun und Vitriol; Zucker, Pelzwerk, vorzüglich Biber- und Otternbälge, und vielerley zur Kleidung, zum Pferdegeschirr u. s. w. gehörige Kleinigkeiten. Außerdem kaufen die Kirgisen den Russen eine Menge Kattune und anderer Baumwollenzeuge von geringer Güte ab, welche letztere wieder von den Bucharen erhandeln. — Man sieht, daß auch hier der größte Theil der Ausfuhrartikel in nicht russischen Waaren besteht. Von allen diesen europäischen Transitwaaren, die über die kirgisische Grenze zu den Asiaten gehen, genießen nur folgende die Wohlthat eines Rückzolls auf die in den europäischen Häfen und Grenzzollämtern bezahlten Abgaben. Korallen; sie bezahlen vom Pfunde 3 R. Zoll, von welchem ¾ bey der Ausfuhr zurückbezahlt wer-

den. Krystallkorallen, erhalten von 20 Kop. für das Tausend, 18 zurück. Bisser oder Glaskorallen, erhalten von 180 Kop. für jedes Pud, 140 Kop. zurück. In den Jahren 1793—95 wurden jährlich im Durchschnitt in St. Petersburg 542 Pud eingeführt, deren Geldwerth auf 7,700 R. angegeben war. Allerley Kramwaaren von unächtem Gold und Silber; von 4 R. Zoll für das Pud werden 388 Kop. zurückbezahlt. Einfuhr in Petersburg, jährlich ungefähr für 1200 R. Pelzwerk. Von den 10 R. Zoll, die für das Zehn von Bibern und Fischottern erhoben werden, erhalten die Kaufleute bey der Ausfuhr 8 R. zurück.

Die vorzüglichsten Waaren, die von den Bucharen nach Orenburg gebracht werden, sind: Gold und Silber, *) größtentheils

*) Wenn den Zollregistern zu trauen ist, so hat jedoch die Einfuhr der edeln Metalle so sehr abge-

in persischen Münzen und Rupien, auch wol Goldsand; Lapis-Lazuli, Balais-Rubine und andere edle Steine; eine Menge roher und gesponnener Baumwolle, grober Baumwollenzeuge und Kattune; dergleichen feinere, zum Theil indische, und halbseidene Zeuge in geringerer Quantität; fertige Schlafröcke; kostbare bucharische Lämmerfelle, Tigerfelle und Felle von getigerten Katzen, u. s. w. Rohe Seide wird wenig zugeführt, und eben dieß ist mit den feinern indischen Waaren der Fall, bey welchen die Bucharen, in Rücksicht auf den weiten Landtransport, ihre Rechnung nicht finden. Letzteren einen Kanal durch Rußland eröffnen zu wollen, ist, bey der gegenwärtigen Verfassung des Seehandels nach Ostindien, wol nur ein glänzendes Luftbild; ungleich nützlicher wäre es, die Einfuhr einiger rohen Materien zum Behuf der russischen Manufakturen zu

nommen, daß dieser Artikel itzt gänzlich wegzulassen ist. Vergl. Th. VI. S. 216 bis 218.

befördern, und hieher gehören vorzüglich Seide, Baumwolle und Kameelhaare, welche Produkte von den Bucharen um sehr mäßige Preise nach Orenburg geliefert werden.

Der Hauptzweig des Tauschkaufs mit den Kirgisen ist der Viehhandel. Jährlich werden 40 bis 60,000 Schaafe, 10,000 Pferde, u. s. w. von den Kirgisen erhandelt. Erstere kaufen die Russen nur des Talgs wegen, der nach den europäischen Häfen versendet wird, daher das Schaaffleisch im Sommer beynah umsonst zu haben ist. Außerdem bringen die Kirgisen auch verschiedenes Pelzwerk, besonders sehr schöne Felle von ungebornen Lämmern; ferner Filzdecken, Teppiche aus Schaafwolle, u. s. w.

Noch verdienen zwey Gegenstände der Ausfuhr eine Bemerkung. Man bringt häufig Goldadler (Falco Chrysaetus) auf den orenburgischen Markt, die von den Kirgisen zur Jagd gebraucht und theuer bezahlt wer-

den, und die Baschkiren und Kalmüken führen selbstgezogene Kameele herbey, die sie an die Bucharen verhandeln, weil diese gemeiniglich schwerer beladen wegziehen, als sie kommen. *)

Wir sind bey der Anführung dieser Gegenstände deshalb so umständlich gewesen, weil Orenburg bey weitem der wichtigste Handelsplatz an der kirgisischen Grenze ist, und folglich alles, was von demselben gesagt worden, sich auch auf die übrigen nach einem verjüngten Maaßstabe anwenden läßt.

Der hiesige Handel hat seit zwanzig Jahren ungemein zugenommen, wie aus nachstehender Vergleichung erhellt.

*) Ausführlichere Nachrichten vom orenburg. Handel findet man in Pallas Reise, I. 231.

	1778–77.	1793–97.
Einfuhr	176,727 R.	1,257,262 R.
Ausfuhr	164,073 –	1,286,985 –
Total	340,800 –	2,544,247 –
Uebergew. d. Einfuhr	12,654 –	
Uebergew. d. Ausfuhr	⸗ ⸗	⸗ 29,723 –

Ein⸗ und Ausfuhr sind sich hier, wie überhaupt im asiatischen Handel, größtentheils gleich, da fast alle Geschäffte durch Tausch abgemacht werden. Indessen ist das Uebergewicht der Ausfuhr doch vielleicht beträchtlicher, als es hier erscheint, da die eingebrachten edeln Metalle unter den Tauschartikeln oder Waaren mitbegriffen sind.

2. Troizk.

Am linken Ufer des Ui. Jenseits desselben, auf der kirgisischen Seite, befindet sich der Tauschhof, der drey Abtheilungen

hat und so, wie der orenburgische, befestigt ist. Bucharen und Chivaer kommen selten hieher; aber desto fleißiger wird Troizk von Taschkentern und Kirgisen besucht. Die einkommenden und ausgehenden Waaren sind größtentheils dieselben, die Orenburg erhält; aber jene sind fast durchgehends von minderer Güte. Auch chinesisches Silber und bucharische und persische Goldmünzen kommen in den Handel. — Der Umsatz, den Troizk mit den Kirgisen der mittleren Horde treibt, wird für vortheilhafter gehalten, als der mit der kleinen Horde zu Orenburg. Die Pferde, und überhaupt alles Vieh der erstern ist nicht nur weit schöner, sondern auch in größerer Menge und wohlfeiler.

Zustand des hiesigen Handels in den

Jahren	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	24,603 R.	118,585 R.
Ausfuhr	15,212 –	150,654 –
Total	39,815 –	269,239 –
Uebergew. der Einfuhr	9,391 –	
Uebergew. der Ausfuhr		32,069 –

3. Jamùschewsk.

Am Irtùsch. Zustand des Handels daselbst in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	2,646 R.	9,744 R.
Ausfuhr	2,034 –	8,259 –
Total	4,680 –	18,003 –
Uebergw. d. Einf.	612 –	1,485 –

4. Semipalatnoi.

Am Irtüsch. Hier sowol als in Jamüschewsk beruht das ganze Gewerbe hauptsächlich auf dem Tauschhandel mit kirgisischem Vieh, welches sehr vortheilhaft gegen europäische Kleinigkeiten eingetauscht wird, daher die russischen Kaufleute, ungeachtet der großen Entfernung dieser Oerter, bey ihren Reisen dennoch ansehnlichen Gewinn haben. — Semipalatnoi wird zuweilen auch von Kaufleuten aus der kleinen Bucharey, besonders aus Taschkent, besucht, die schlechte Baumwollenwaaren mitbringen.

Zustand des hiesigen Handels in den

Jahren	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	10,818 R.	69,836 R.
Ausfuhr	24,817 –	68,957 –
Total	35,635 –	138,793 –
Uebergw. d. Ausf.	13,999 –	
Uebergw. d. Einf.	= =	= 879 –

Der Handel an der kirgisischen Grenze hat nicht nur, wie man aus vorstehenden Angaben sieht, seit zwanzig Jahren in allen genannten vier Grenzplätzen außerordentlich zugenommen, sondern es sind deren in diesem Zeitraum noch vier neue entstanden, bey welchen man, seitdem sie von den Kirgisen des Handels wegen regelmäßig besucht werden, Zollvorposten angelegt hat. Diese Tauschplätze sind:

5. Presnogorkow.

Eine kleine Festung an der ischimschen Linie, zwischen Troizk und Jamüschewsk. Der Handel hieselbst betrug in den Jahren

	1793–97.
Einfuhr	2,099 R.
Ausfuhr	1,608 –
Total	3,707 –
Uebergew. der Einfuhr	491 –

6. Petropawlowsk.

Ebenfalls an der ischimschen Linie, zwischen Presnogorkow und Jamüschewsk.

	1793–97.
Einfuhr	59,428 R.
Ausfuhr	38,562 –
Total	97,990 –
Uebergew. der Einfuhr	20,866 –

7. Shelesensk.

Am Irtüsch, zwischen Petropawlowsk und Jamüschewsk.

	1793–97.
Einfuhr	1,970 R.
Ausfuhr	1,672 –
Total	3,642 –
Uebergew. der Einfuhr	298 –

8. Ustkamenogorsk.

Am Irtüsch, östlich neben Semipalatnoi; der äußerste Grenzposten gegen die chi-

nesisch-soongarische Steppe, wo außer kirgisischen Rindern und Pferden zuweilen auch chinesische Waaren eingeführt werden.

	1793–97.
Einfuhr	28,145 R.
Ausfuhr	22,748 –
Total	50,893 –
Uebergew. der Einfuhr	5,397 –

Zustand des sämtlichen Handels an der kirgisischen Grenze in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	214,794 R.	1,547,069 R.
Ausfuhr	206,136 –	1,579,445 –
Total	420,930 –	3,126,514 –
Uebergew. der Einfuhr	8,658 –	
Uebergew. der Ausfuhr		32,376 –

III. Handel an der chinesischen Grenze.

Diese vom tobolskischen Gouv. bis zum östlichen Weltmeer fortführende Grenze hat zwar keine ordentliche Linie von Festungen, wie die kirgisische; aber sie ist doch durch Vorposten und Wachten gedeckt, die von 7 bis 70 Werste auseinander liegen, und zwischen denen an benöthigten Stellen spanische Reiter und Verhacke angebracht sind, um den Schleichhandel, wenigstens den mit Vieh, zu erschweren. — Rußland hat an dieser Grenze zwey Tauschplätze, Kjächta und Zuruchaitu; aber fast der ganze Handel mit den Chinesen wird in ersterm betrieben. Beyde stehen unter dem Tarif von 1761, der ausschließlich für die Grenzhandelsorte des tobolskischen und irkutskischen Gouv. gegeben ist. Dieser Tarif bestimmt jedoch nur die Abgaben von den hauptsächlichsten, und der Güte nach wenig veränderlichen Waaren; von den übrigen Artikeln wird ein verhältniß-

mäßiger Theil des Werths eingefordert, z. B. von Pelzwerk, Vieh und Lebensmitteln, nach dem angegebenen Preise 23 Prozent, von russischen Manufakturwaaren 18 Prozent, von Zobeln 19 Prozent, von Spiegeln 16 Prozent; an Wegezoll, und noch überdem auf dem Kanal von allen Waaren 1 Prozent, und auf die ganze Zollsumme noch zum Unterhalt der Zölle 7 Prozent. — Zollfrey sind von ausgehenden Waaren: alle Sorten Papier, russisches Tuch (das gemeine Bauerntuch ausgenommen) und Fruchtbranntweine; von einkommenden Waaren: rohe und gefärbte Baumwolle, Glaskorallen, unächte Perlen, Bleyweiß, Fächer, Kattune, Nähnadeln, Ingwer, Konfekt, Reis, Puppenwerk, musikalische und andere Instrumente, Porzellain, irdenes Geschirr, lakirte und emaillirte Sachen, Möbeln und Zierrathen. — Verboten ist die Ausfuhr von Geschütz, Gewehr und Kriegsgeräthschaften, Pulver und Bley, gemünztem und unge-

münztem Golde und Silber, Beschälern und Stuten, Häuten, Sämisch Leder, Biberhaar, Pottasche, Harz und Leinengarn; ferner die Einfuhr von Salz, Branntwein, Giften und Kupfermünze. — Die europäischen Durchfuhrartikel, welchen ein Rückzoll zugestanden ist, sind schon beym orenburgischen Handel angezeigt.

Seit dem Jahr 1754 war es den nach Kjächta handelnden Kaufleuten aus dem europäischen Rußlande erlaubt, der weiten Entfernung wegen den dortigen Zoll in Wechseln zu bezahlen; ein Befehl vom Jahr 1794 dehnt diese Vergünstigung auch auf die sibirische Kaufmannschaft aus, und zwar unter folgenden Bedingungen. 1) Die Wechsel müssen auf Irkutsk, Tobolsk, Moskwa oder St. Petersburg gestellt, und dort zahlbar seyn. 2) Es wird bey der Zahlung ein Termin von neun Monaten gestattet, aber der Krone für diese Frist zehn Prozent aufs Jahr

zu gut gerechnet. 3) Die Wechsel müssen nach gesetzlicher Vorschrift, und unter zuverlässiger Bürgschaft ausgestellt seyn. 4) Die Achtprozent- oder Recambiogelder, welche im Fall einer unordentlichen Bezahlung, nach Grundlage des Wechselreglements, beygetrieben werden dürften, sollen den Chefs der Gerichtsstellen zufallen, denen dergleichen Gelder übertragen sind.

Die chinesischen Zollabgaben sind gering, und betragen bey den meisten russischen Einfuhrartikeln nur ungefähr 5 Prozent. Einige Waaren werden auch ganz zollfrey eingeführt. Von folgenden Waaren namentlich beträgt der Zoll: von einem Kameel 5 Tschün, oder 85 Kop.; von einem Pferde oder Ochsen 3 Tschün 3 Fun, oder $55\frac{1}{2}$ Kop.; von einem Seeotterfell oder schwarzen Fuchsbalg 3 Tschün, oder 51 Kop.; von einem Luchsfell 1 Tschün, oder 17 Kop.; von einem Steinfuchs- Zobel- rothen

Fuchs- oder Hasenfell 5 Fun, oder 8½ Kop.; von einem Schaaf 3 Fun 3 Lûu, oder 5 Kop.; von einem Hermelinfell, einem Stück Juften, einem Stück Saffian oder einem Tscheds Tuch, 1 Fun, oder 1½ Kop.; von einem Grauwerk- Lamm- oder Katzenfell 3 Lûu, oder ½ Kop., u. s. w. — Von dem chinesischen Gelde, Maaß und Gewicht findet man in der Anmerkung 5) eine kurze Notiz, die zum Verständniß der in diesem Artikel vorkommenden Angaben hinreichend seyn wird.

Die Gegenstände des russisch-chinesischen Handels sind so überaus mannigfaltig, daß wir unsere Leser, denen an der nähern Kenntniß derselben gelegen ist, auf den Supplementband No. XIII. verweisen, wo sie eine aus Pallas Reisen gezogene Anzeige aller Ausfuhr- und Einfuhrartikel, nebst den Preisen derselben in den Jahren 1770 bis 72, finden werden. Da die Berechnung damals auf Silberrubel gieng, so wird man

nicht sehr irren, wenn man diese Preise noch jetzt in der erwähnten Münzsorte annimmt. — Wir beschränken uns hier nur darauf, die wichtigsten Resultate aus der Liste herauszuheben, und sie mit einigen Anmerkungen zu begleiten.

Zu den wichtigsten Ausfuhrartikeln gehören:

1) Pelzwerk. Ein Theil desselben wird aus Nordamerika, vorzüglich aus Kanada, über Petersburg eingeführt; bey diesem ist der Vortheil sehr gering, da es einen so weiten Umweg machen, durch so viele Hände gehen, und einen so weiten Landtransport tragen muß. In den Jahren 1793 bis 1797 wurden jährlich im Durchschnitt für 340,000 R. kanadische Biber- und Otternfelle in Petersburg eingeführt, von welchen der größte Theil an die chinesische Grenze geht. — Bey weitem wichtiger ist die Ausfuhr des Pelzwerks, welches

man theils und vorzüglich aus den Inseln des östlichen Weltmeers, theils aus Sibirien, und theils auch aus den unbewohntern Gegenden des europäischen Rußlands erhält. Die Seeotterfelle machen unter dieser Rubrik den interessantesten Artikel, wie unsere Leser sich aus der Geschichte des russisch-chinesischen Handels während des letzten Zeitraums erinnern werden. Seitdem die Engländer und Amerikaner dieses edle Pelzwerk in so großer Menge nach Kanton führen, ist der Preis desselben in Kjächta beträchtlich gefallen.

2) Russische Manufakturwaaren, Häute, Leder, Juften, grobes Tuch, moskowische Wollen- und Seidenzeuge, Leinewand, Metall- und Glaswaaren, desgleichen auch Frauen- oder Marienglas.

3) Lebensmittel, z. B. lebendige Schaafe und Rinder, Fleisch, u. dergl. Ferner Talg, Fischleim, u. s. w.

4) Ausländische Manufakturprodukte, hauptsächlich feine Tücher; seitdem aber die Engländer auch diese Waare häufig nach Kanton führen, ist die Nachfrage nach derselben in Kjächta geringer geworden.

Die hauptsächlichsten Gegenstände der Einfuhr sind folgende.

1) Feines Silber, in gestempelten Gußstücken, die den Chinesen statt der groben Münze dienen. Wir haben für diese Einfuhr zwar keine früheren Data zur Vergleichung aufzustellen, wie bey der Einfuhr der edlen Metalle an der kirgisischen Grenze; aber nach den Angaben, welche die Listen von den Jahren 1793 bis 97 enthalten, muß die Importation dieses Artikels auch hier sehr abgenommen haben, denn sie ist jetzt so unbeträchtlich, daß sie kaum eine Erwähnung verdient. Zufolge No. VI. D. des Supplementbandes wurde in den Jahren 1793

bis 96 überhaupt für 10,761 R., und also jährlich im Durchschnitt nur für 2690 R. an Werth in Silberstangen eingeführt; im Jahr 1797 fand diese Einfuhr gar nicht Statt.

2) Seide und Seidenwaaren. Die Ausfuhr der rohen Seide soll in China bey Todesstrafe verboten seyn; sie kann daher nur durch den Schleichhandel eingebracht werden, und befriedigt selten das Bedürfniß der Käufer. — Die Seidenzeuge, welche die Chinesen nach Kjächta bringen, werden immer schlechter. Schon vor 25 Jahren klagte man über die abnehmende Güte der Atlasse und Damaste, welche letztere besonders durch Betrug verfälscht wurden. Nur die dünnen, glatten Taffentsorten (Fansa) die aus guter Seide gewebt und nicht gegummt sind, behalten ihren Werth.

3) Rohe und manufakturirte Baumwolle. Erstere ist sehr rein, und

wird von den Chinesen zum Einpacken des Porzellains gebraucht, wodurch sie die Fracht der Emballage gewinnen. — Die Baumwollenzeuge bleiben sich noch in ihrer alten Güte gleich; besonders die Kitaika= oder Nankingsorten, die unter allen gewebten Waaren der Chinesen für die beste und dauerhafteste gilt.

4) Thee. Er wird zwar nicht mehr so fein und zu solchen Preisen geliefert, als ehemals; doch halten ihn die russischen Kaufleute für den besten Handelsartikel. Alle Theesorten, die aus Kjächta kommen, haben einen höhern Werth, als die, welche die Engländer von Kanton ausführen, weil letztere auf der langen Seereise viel von ihrer Güte verlieren. Ein Pfund Thee, das in Kjächta mit einem Rubel bezahlt wird, gilt in Moskwa oder Petersburg 5 bis 6 Rubel.

5) Rhabarber. Dieser Artikel ist bekanntlich seit dem Jahr 1782 kein Mono=

pol der Krone mehr; aber der größte Theil der nach Kjächta gebrachten Rhabarber wird demungeachtet für die Krone aufgekauft, weshalb auch daselbst ein Apotheker unterhalten wird, der diese Waare untersuchen und prüfen muß. Sie ist hier ebenfalls ungleich besser, als die, welche man über Kanton erhält. Die beste Sorte derselben auszuführen, soll in China verboten seyn; man kann sie also nur durch Schleichwege erhalten.

6) Porzellainwaaren. Unter diesem Namen kommen eine Menge unnützer und zum Theil geschmackloser Geschirre, Figuren und Spielereyen in den Handel; doch bemerkt man, daß die Chinesen schon seit vielen Jahren angefangen haben, die Formen und die schöne Malerey des europäischen Porzellains nachzuahmen, wovon ihnen wahrscheinlich über Kanton Muster zugeführt sind. Man findet sogar auf dem ihrigen Kopieen bekannter Kupferstiche. — Zu

dieser Rubrik kann man auch Hausgeräth und kleine Arbeiten von schön lakirtem Holze, ferner Tusch, Theepapier, und unzählige Sächelchen rechnen, in deren Erfindung die chinesische Industrie der nürnbergischen nichts nachgiebt.

7) Tobak, Lebensmittel und eingemachte Früchte.

So sind die Gegenstände des chinesischen Handels im Ganzen beschaffen. Der größte Vortheil, den dieser Handel dem russischen Reiche gewährt, besteht darin, daß es die Produkte seiner entlegensten sibirischen Provinzen in demselben geltend machen, und besonders eine so vergängliche und kostbare Waare wie das Pelzwerk vortheilhaft anbringen; für den Werth dieser Produkte aber sich mit Waaren und Bedürfnissen versorgen kann, die es sonst zum Nachtheil seiner Bilanz von den europäischen seefahrenden Nationen beziehen müßte. Rußland würde zu dem größten Theil seines edlen Pelzwerks,

und vorzüglich zu den kostbaren Seeotterfellen, die itzt der Kern des kamtschatkischen Handels und der Vortheil gefährlicher und dem Reiche auch in politischer Hinsicht äußerst nutzbarer Seefahrten sind, in Europa wenig Käufer finden, wenn es den Absatz in China verlöre, und schon aus diesem einzigen Gesichtspunkt betrachtet, ist der chinesische Handel für das Reich von unendlicher Wichtigkeit. Gründe genug, die Aufnahme desselben möglichst zu befördern, und den eifersüchtigen Bemühungen anderer Nationen eine verdoppelte Anstrengung entgegen zu setzen!

Dieser wichtige und einträgliche Handel, der als die Basis des ganzen sibirischen Handels angesehen werden kann, ist gegenwärtig (einige reiche russisch-sibirische Kaufleute abgerechnet, deren Einfuhr aber nur in Sibirien abgesetzt wird) hauptsächlich in den Händen der moskowischen Handelshäuser Gußjätnikow und Komp., Shigarow, Newe-

schin, Sorokin, und einiger andern, die ihn fast ausschließlich im Großen betreiben. *) Für minder wohlhabende Kaufleute, besonders in Sibirien, hat dieser Handel, so vortheilhaft er im Ganzen ist, doch viele Unbequemlichkeiten, und wird nicht selten für einzelne von traurigen Folgen. Da das Kapital, welches man in denselben steckt, nicht eher als in zwey bis drey Jahren zurück erhalten wird, die Kosten während dieser Zeit immer fortlaufen, und gleich anfangs der Zoll par remise in Tobolsk, Moskwa, u. s. w. bezahlt werden muß, so hat der Kaufmann beynahe eine dem Kapital gleiche Summe nöthig, um alle diese Ausgaben zu bestreiten. Der größte Theil der sibirischen Kaufmannschaft ist aber nicht im Stande, alle diese Gelder aus seinem eignen Kapital zu ziehen; er macht also beträchtliche Schulden, und

*) Auch die wologdaischen Kaufleute haben einen beträchtlichen Antheil am chinesischen Handel. Vergl. Th. VII. die Schilder. des einheim. Handels.

bezahlt ungeheure Zinsen. Der Zoll muß nach sechs Monaten zu Tobolsk oder Moskwa in derjenigen Zeit bezahlt werden, wenn die Wechsel, von dieser Frist an gerechnet, von Tobolsk daselbst anlangen können. Die Kürze dieser Frist verursacht, daß der Kaufmann selten im Stande ist, Zoll und Gläubiger zugleich zu bezahlen, weil er in Tobolsk nicht sogleich einen vortheilhaften Absatz seiner Waaren finden kann; er sieht sich also in der Nothwendigkeit, einen großen Theil derselben loszuschlagen, so gut er kann, um nur baar Geld zu erhalten, und es geschieht oft, daß er unter seinem Einkaufspreise absetzt. Diese Gelegenheiten sind dann ein Fest für die Geldwucherer in Tobolsk, die mit einigen tausend Rubeln in der Hand auf jeden solchen Zufall lauern, und dabey zuweilen 2 bis 300 Prozent gewinnen.

Die Art, wie der Handel zu Kjächta betrieben wird, ist folgende. Aller Umsatz

von Waaren geschieht durch Tausch. Die Chinesen kommen auf den russischen Kaufhof, wo die Waarenmuster ausgelegt sind, um die ihnen anständigen Sortimente vorläufig auszusuchen. Nicht selten werden schon hier die Kontrakte geschlossen; gewöhnlich aber gehen die Chinesen in die Wohnungen der russischen Kaufleute, und werden da über den Handel einig; zuerst zeigt der Russe an, welche chinesische Waaren er entgegen nehmen will; dann wird der Preis von beyden Seiten auf das genaueste behandelt, und wenn beyde Partheyen bey einer Tasse Thee übereingekommen sind, begeben sie sich wieder nach dem Magazin, wo der Chinese, je nachdem der Artikel wichtig oder bedenklich ist, die Ballen oder auch wol den ganzen Laden versiegelt. Alsdann begiebt sich der Russe zum Chinesen, untersucht die Waare, die er in Empfang nehmen soll, und wenn alles nach Abrede befunden wird, geht der Austausch vor sich. — Bey diesem Umsatz be-

rechnet der russische Kaufmann seinen eignen oder den wahren Preis auf die meisten chinesischen Waaren immer um $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{3}$ oder gar um die Hälfte geringer, als er dem Chinesen den Kaufpreis in russischen Waaren macht, welches desto füglicher geschehen kann, da das Pelzwerk, als der Hauptartikel, im Umschlag fast immer doppelt so theuer als der Einkauf ausgebracht werden kann, und überhaupt sowol der Güte als dem Preise nach sehr willkührlich geschätzt wird. Ohne diesen Vortheil würde es auch den russischen Kaufleuten nicht möglich seyn, bey dem weiten Transport und den schweren Zöllen, die von aus- und eingehenden Waaren im Durchschnitt 20 bis 25 Prozent betragen, noch ihre Rechnung bey diesem Handel zu finden. Das Verbot, im Großen auf russische Münze zu handeln, wird daher sehr gerne befolgt. Kleinigkeiten, die man von den Chinesen um Kupfermünze erkauft, sind so theuer, daß der russische Kaufmann nach Abrechnung des

Zolls kaum seinen billigen Gewinn darauf macht.

Zum größten Nachtheil der russischen Kaufleute aber verderben sie sich unter einander selbst den Handel. Dieß ist besonders mit denen der Fall, die aus den entfernteren Gegenden herbeyreisen; um ihren Umsatz schnell zu beendigen, setzen sie die Preise ihrer Waaren herunter. Um diesem Nachtheil zu begegnen, ist zwar unter Aufsicht der troizkischen Kommerzexpedition die Einrichtung getroffen, daß die russischen Kaufleute eine Art von Gesellschaft bilden, welche nach Anleitung der in Kjächta wohnhaften Kommissionnairs oder Agenten die Preise der Waaren unter sich bestimmen, und die Glieder zur Eintracht und Verschwiegenheit anhalten sollte; aber da hiebey kein eigentlicher Zwang obwaltet, so geht die Frucht dieser nützlichen Anordnung (die mit der für den persischen Handel getroffenen völlig übereinstimmt) größtentheils verloren, und der Mißbrauch

starker Getränke macht besonders die jungen Kaufleute so schwatzhaft, daß die Chinesen von allen Umständen, die man ihnen verhehlen will, vollkommen unterrichtet sind.

Ganz anders verhält es sich mit diesen letztern. Sie sind nicht nur überaus verschmitzt, geheim und einträchtig, sondern, was das Beste ihres Handels vorzüglich befördert, sie stehen in allen kaufmännischen Angelegenheiten unter der strengen Aufsicht und obrigkeitlichen Gewalt einer Magistratsperson, die den Ehrennamen Surgutschei führt. Durch diese musterhafte Einrichtung sind die Chinesen Meister von den Preisen aller russischen Waaren. Um zu verhüten, daß die ihrigen nicht in allzugroßer Menge herbeygeführt werden, müssen sich alle Karavanen aus dem Innern von China, die nach Kjächta gehen wollen, bey dem mongolischen Hoflager, am Tolafluß, 500 Werste von der russischen Grenze, versammeln, von wo sie

im Januar, im May und gegen den Herbst, aber nur in gehöriger Anzahl abgelassen werden.

Zum Transport der Waaren bedienen sich die Chinesen größtentheils der Kameele, zuweilen aber auch schlechter Karren auf zwey Rädern. Wenn die Karavanen im Winter durch die Steppe ziehen, führen sie Filzhütten mit sich; im Sommer aber haben sie artige Balagane oder Hüttengestelle, die aus zusammengenieteten Rohrstäben bestehen, und, zusammengelegt, in einem kleinen Futteral Raum finden. Wenn diese Balagane aufgestellt und mit Segeltuch bedeckt sind, können zwey Personen unter dem Schutz desselben bequem schlafen. — Alle nach Kjächta handelnde Chinesen verstehen die mongolische Sprache, in welcher auch die russischen Kaufleute, entweder selbst oder durch beeidigte Dollmetscher, mit ihnen Verkehr treiben. Sehr viele reden auch gebrochen Russisch; aber ihre Aussprache ist so weichlich und feh=

lerhaft, daß ein Ankömmling Mühe hat, sie zu verstehen.

1. Kjächta.

Dieser berühmte Handelsort, nach St. Petersburg und Riga der dritte im russischen Reiche, liegt 498 Werste südlich von Irkutsk und 1532 von Peking, an einem unbedeutenden Bache gleiches Namens, und besteht ungefähr aus 150 Häusern, die bloß von Kaufleuten und Kommissionnairs großer Handelsstädte bewohnt werden. Von Irkutsk bis an den Baikalsee sind 70 Werste; bis an das Kloster Poßolskoi 96; bis Polowinnaja Sastawa 105; bis Udinsk 24; bis Selenginsk 110; bis Strelka 9; bis Troizk 82; bis Kjächta 2 Werste. Bey Polowinnaja Sastawa, einer kleinen Postirung, mitten in einem engen Gebirgpaß, den die Selenga durchschneidet, werden alle von der chinesischen Grenze kommende Waaren, und damit befrachtete Fuhren so-

wol als Flußschiffe besichtigt, ob sie mit dem richtigen Zollstempel versehen sind. In Strelka oder Petropawlowskaja Krepost hat das oberste Grenzzollamt seinen Sitz. Hier werden alle nach Kjächta ausgehende Waaren verzollt, und alle einkommende oder zurückgehende besichtigt, damit nichts ungestempelt durchgeführt werde. Aus dieser Ursache sind alle Nebenwege, die bey Strelka vorbeyführen, den Kaufleuten untersagt, und der Winkel zwischen dem Tschikoi und der Selenga, auf welchem dieser Ort liegt, und woher er seinen Namen (Strelka, eine vom Wasser umflossene Landspitze) hat, mit Verhacken und Schlagbäumen geschlossen. In Troizkaja Krepost geschieht die Verzollung aller einkommenden Waaren; nicht in Kjächta selbst, um sie den Chinesen weniger bemerklich zu machen: daher wird auch in den Zolllisten dieser Ort, und nicht Kjächta, aufgeführt. Die hiesige Kommerzexpedition ist von der

Zolldirektion in Petropawlowsk abhängig. Um alle Schleichwege zu verhüten, ist auch die große Straße von hier bis Kjächta zu beyden Seiten mit Gehegen eingezäunt.

Kjächta gegenüber, in einer Entfernung von 60 Klaftern, liegt der chinesische Marktflecken Maimatschin, der ungefähr 200 Häuser zählt. So wie der russische Zoll nicht zu Kjächta erhoben wird, so entrichten ihn die Chinesen auch nicht zu Maimatschin, sondern in einer Grenzstadt, Namens Kalgan. (Nach Pallas Bericht werden die chinesischen Waaren bey der Abfertigung der Karavanen aus dem mongolischen Hoflager, welches 500 Werste von Kjächta entfernt seyn soll, verzollt. Vielleicht erhebt man zu Kalgan nur den Zoll von einkommenden Waaren.) Die Kaufleute, welche sich in Maimatschin aufhalten, sind sämtlich Nikaner oder Eingeborne, aus den nördlichen Provinzen von China, hauptsächlich aus Peking, Santschue und einigen andern Städ-

ten. Sie leben hier als Reisende, ohne Familie, daher sich auch im ganzen Flecken kein Frauenzimmer zeigen darf. Ihren Handel betreiben sie durchgehends in Kompagnie, so daß ein Gesellschafter ein Jahr lang die Geschäfte in Kjächta, der andere die Reisen besorgt, wobey sie sich ablösen. Ueber die in Maimatschin wohnenden Kaufleute führt der vorhin erwähnte Surgutschei die Aufsicht, der nicht nur den Handel, sondern auch die Polizey, und zwar mit großer Strenge, dirigirt. Gewöhnlich bekleidet diese Stelle ein Mandarin, mit dem der Hof unzufrieden ist, und den er zur Strafe hieher schickt. Die Geschenke der Kaufleute machen diesen Posten einträglicher, als das vom Hofe bewilligte Gehalt.

Außer den Chinesen giebt es auch Buchanren in Maimatschin, denen ein besonderes Quartier angewiesen ist. Sie tragen meistens chinesische Tracht, wohnen und leben aber viel ärmlicher und unreinlicher, ob sie

gleich meistens einen sehr einträglichen Handel treiben, und sogar den Einkauf für den Hof zu Peking zu besorgen haben, welches ihnen ein solches Ansehen giebt, daß alle Waaren, die ein solcher Hoflieferant behandelt, bey schwerer Strafe von keinem Chinesen dürfen überboten werden. Auch die Rhabarberlieferungen an den russischen Hof sind seit Entstehung des chinesischen Handels durch Bucharen, und zwar immer aus einer und derselben Familie, besorgt worden.

Zustand des Handels zu Kjächta in den

Jahren	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	1,308,985 R.	2,546,825 R.
Ausfuhr	822,234 –	2,543,785 –
Total	2,131,219 –	5,090,610 –
Uebergewicht der Einfuhr	486,751 –	3,040 –

2. Zuruchaitu.

Am Argun, 1326 Werst östlich von Irkutsk. Im Sommer, wenn die mongolischen Truppen sich hier an der Grenze aufhalten, wird in diesem Flecken ein kleiner Tauschhandel getrieben, wozu sich einige Kaufleute aus Nertschinsk einfinden. Die Waaren, die hier ausgetauscht werden, bestehen in Bedürfnissen der ersten Nothwendigkeit, und verdienen um so weniger einer Erwähnung, da der hiesige Handel jetzt fast auf nichts herabgesunken ist. Sein Zustand war in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	1789 R.	332 R.
Ausfuhr	1196 –	392 –
Total	2985 –	724 –
Uebergw. d. Einfuhr	593 –	
Uebergew. d. Ausfuhr		60 –

Zustand des sämtlichen Handels an der chinesischen Grenze in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	1,310,774 R.	2,547,157 R.
Ausfuhr	823,430 –	2,544,177 –
Total	2,134,204 –	5,091,334 –
Uebergewicht d. Einfuhr	487,344 –	2,980 –

Zustand des Handels an sämtlichen asiatischen Landgrenzen in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	1,622,411 R.	4,187,930 R.
Ausfuhr	1,081,360 –	4,178,375 –
Total	2,703,771 –	8,366,305 –
Uebergew. d. Einfuhr	541,051 –	9,555 –

Zustand des sämtlichen russisch-asiatischen Handels in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	1,930,988 R.	4,550,245 R.
Ausfuhr	1,484,751 –	4,560,170 –
Total	3,415,739 –	9,110,415 –
Uebergew. d. Einfuhr	446,237 –	
Uebergew. d. Ausfuhr		9,925 –

Resultate.

Der ganze Seehandel des russischen Reichs, in allen europäischen und asiatischen Häfen, betrug in den Jahren

	1773–77.	1793–97.
Einfuhr	11,504,578 R.	28,782,873 R.
Ausfuhr	16,975,453 –	48,438,813 –
Total	28,480,031 –	77,621,686 –
Uebergew. d. Ausfuhr	5,470,875 –	20,055,940 –

	Ein.	Ein.	Aus.
Ein- u. ausgelaufene Schiffe	2,175	3,156	3,105

Der ganze Landhandel des Reichs, an allen europäischen und asiatischen Grenzen, betrug in den Jahren

	1773—77.	1793—97.
Einfuhr	2,222,510 R.	7,306,238 R.
Ausfuhr	2,060,352 —	5,762,550 —
Total	4,282,862 —	13,068,788 —
Uebergew. d. Einfuhr	162,158 —	1,543,688 —

Sämtlicher See- und Landhandel des Reichs, in den Jahren

	1773—77.	1793—97.
Einfuhr	13,725,032 R.	36,089,111 R.
Ausfuhr	18,974,678 —	54,601,363 —
Total	32,699,710 —	90,690,474 —
Uebergew. d. Ausfuhr	5,249,646 —	18,512,252 —

Häfen am östlichen Weltmeer.

Noch bis jetzt hat Rußland keinen auswärtigen Handel in seinen Häfen am östlichen Weltmeer; aber die Möglichkeit eines solchen Handels, und selbst die Wahrscheinlichkeit seiner baldigen Eröffnung, veranlassen uns, hier ein paar Worte über dieses Meer und seinen merkwürdigsten Hafen zu sagen.

Das östliche Weltmeer begrenzt das Gouv. Irkutsk von der tschuktschischen Landspitze bis an die kurilische Insel Tschikota, d. h. vom 66. bis zum 41. Grad nördl. Br. Die Beringsstraße, durch welche dieses Meer Asien von Amerika trennt, hat an der schmalsten Stelle (vom Ostkap bis zum Vorgebirge Prinz Wallis) eine Breite von 13 See- oder 9¾ geographischen Meilen. Von dieser Straße nordwestlich bis zur Meerenge Waigats dehnt sich das Eismeer aus, welches nach so vielen fruchtlos abgelaufenen Versuchen als völlig für den Handel verschlos-

sen betrachtet werden kann. — Ein Blick auf die Karte des asiatischen Rußlands zeigt, wie die verschiedenen Regionen des östlichen Weltmeers genannt werden. Das Wasser desselben ist stark gesalzen. Die Strömungen sind heftig, und Ebbe und Fluth zeigt sich an allen russischen Küsten; erstere dauert bey Ochotsk gewöhnlich 7, letztere 8 Stunden. An dieser Küste zieht sich das Meer gegen 2 Werste weit zurück; an der Awatschabay, nach Cook, nur 5 bis 6 Schuh.

Rußland hat an diesem Meere vier Seeplätze, nämlich Ochotsk, Bolscherezk, den Peterpaulshafen und Nishnekamtschatsk. Von den beyden ersten ist schon im 21. Abschnitte bey der Schilderung des einheimischen Handels die Rede gewesen, und der letzte wird, da er 35 Werste von der Mündung des Kamtschatkaflusses entfernt liegt, schwerlich jemals zu einem Seehandelsort taugen. Desto wichtiger kann die Bestimmung des Peterpaulshafens werden.

Dieser Hafen liegt unter 53° 38″ Br. und 176° 29′ L. von Ferro, auf der östlichen Küste von Kamtschatka an der Bay Awatscha, die hier einen geräumigen und sichern Hafen bildet. Die Einfahrt ist ungefähr 7 Werste lang, und bey einer ansehnlichen Tiefe 3 bis 400 Klafter breit. Der Umkreis des innern Halbzirkels beträgt etwa 44 Werste, und innerhalb desselben bilden sich drey verschiedene Häfen, von welchen der im Hintergrunde eigentlich der Peterpaulshafen genannt wird. Dieser hat 14 bis 18 Fuß Tiefe, und nimmt den Awatschafluß auf, der aber an seiner Mündung Untiefen hat, und auch weiter hinauf nicht zu befahren ist. Selten wird dieser Hafen vor dem Januar mit Eis belegt; aber die Flüsse, die sich in die Bay ergießen, frieren schon zu Ende des Novembers zu. Um die Schilderung dieses merkwürdigen Seeplatzes zu vollenden, wollen wir einen der neuesten Augenzeugen selbst sprechen lassen.

„Die Awatschabay, schreibt Perouse, ist zuverläßig der schönste, bequemste und sicherste Hafen, der nur in irgend einem Welttheil angetroffen werden kann. Der Eingang ist so eng, daß die Schiffe gezwungen seyn würden, unter dem Geschütz der Batterieen einzulaufen, die man daselbst aufwerfen könnte; der Ankergrund ist vortrefflich und besteht aus Thon; zwey große Häfen, deren einer sich auf der Ost- der andere auf der Westseite findet, wären geräumig genug, alle Schiffe der französischen und brittischen Seemacht aufzunehmen. Das Dorf St. Peter und Paul liegt auf einer Erdzunge, die gleichsam von Menschenhänden wie ein Damm aufgeworfen zu seyn scheint; hinter derselben bildet sich ein kleiner beynahe rund umschlossener Hafen, in welchem drey bis vier abgetakelte Schiffe überwintern können: die Natur kann keinen sicherern und bequemern Platz aufweisen. An dem Ufer dieses Bassins soll der Grund zu einer Stadt gelegt werden, die

dereinst der Hauptort von Kamtschatka, und vielleicht der Mittelpunkt eines ausgebreiteten Handels nach China, Japan, den Philippinen und Amerika werden wird.“

Dieses Vielleicht, das in Perousens Munde eine bloße Ahnung, oder vielmehr das Resultat seiner Beobachtungen und seines Nachdenkens war, scheint nach den Aeußerungen eines berühmten Weltumseglers, dem der Zweck der russischen Entdeckungsreisen nicht ganz unbekannt blieb, der Realität in der That sehr nahe gewesen zu seyn. „Es gehörte, sagt Georg Forster, zu den Entwürfen, die der Staatsklugheit Katharinens und ihrem umfassenden Blicke vollkommen angemessen waren, die Entdeckung der unbekannten Theile von Nordwest-Amerika mit der Errichtung eines russischen Seehandels nach China zu vereinigen, und hier auf einem kürzern Wege als zuvor den Pelzhandel auch ihren Unterthanen zu eröffnen. Von Kamtschatka, ohne den Trans-

port nach Ochotsk zu rechnen, führte man sonst die Seeotterfelle 600 deutsche Meilen weit zu Lande bis an die chinesische Grenze. Noch mehr als 200 deutsche Meilen hatte der chinesische Kaufmann dann mit seiner eingekauften Waare bis Peking zurückzulegen, und da dieser ganze Transport ebenfalls zu Lande, über unwegsame Wüsteneyen und beeiste Gebirge geschehen muß, so läßt sich denken, wie sehr er den Werth des Pelzwerks erhöht. Dessen ungeachtet kaufen die Japaner, wie man uns versichert, es wieder von den chinesischen Kaufleuten, und lassen sich durch die ungeheuren Preise nicht abschrecken, welche nothwendig entstehen müssen, wo die Waare durch so viele Hände geht. Wie viel kürzer wäre es nicht, wenn Fahrzeuge entweder von Ochotsk, oder vom St. Peter- und Paulshafen, oder künftig von einem russischen Pflanzort im Cooksfluß unmittelbar in vierzehn Tagen oder drey Wochen nach der japanischen Küste, und in Zeit von sechs

Wochen oder zwey Monaten nach China giengen, und die amerikanischen Pelze aus der ersten Hand verkauften? Mir ward unter dem 11. März 1791 aus London geschrieben: man trüge sich daselbst mit einer Nachricht, daß bereits russische Schiffe von den sibirischen Ostküsten nach China gekommen wären, und mit den Chinesen eine Uebereinkunft wegen ihres künftigen Handels getroffen hätten. Ob diese Nachricht gegründet sey oder nicht, wird sich in kurzem bestimmen lassen. — Die Vortheile, die für den Staat daraus erwachsen, wenn die Beschiffung der östlichen Meere ihm eine Schule vortrefflicher Seeleute wird, und der Handel nach Indien sowol als nach den im künftigen Jahrhundert sicherlich unabhängigen Staaten von Peru, Chili und Mexiko offen steht, will ich hier nicht weiter erwähnen."

Zu diesen von Forster angeführten Gründen dürfen wir noch kecklich den hinzufügen,

daß die Eröffnung eines Seehandels nach China und Japan beynahe das einzige Mittel sey, den russisch-chinesischen Handel von dem Untergange zu retten, den ihm die Konkurrenz der Britten droht. Daß dieser Seehandel bey der jetzigen Verfassung des russischen Seewesens nur von Kamtschatka oder Ochotsk aus mit Hoffnung eines guten Erfolges begründet werden kann, ist eine Behauptung, die hier nicht erst erwiesen werden darf; und daß dieser Plan wirklich mit zu den Entwürfen Katharinens gehörte, ergiebt sich auch ohne Rücksicht auf Forsters gegründete Vermuthungen, aus der Errichtung und dem fortdauernden Bestande einer japanischen Navigationsschule in Irkutsk. In dieser Anstalt, die schon 1764 ihr Daseyn erhielt, werden Jünglinge in allen zum Seewesen erforderlichen Kenntnissen und vorzüglich in der japanischen Sprache unterrichtet, um bey den Handels- und Seereisen der Russen im östlichen Weltmeer als Seefahrer und Doll-

metscher dienen zu können. *) — Auch unter der jetzigen Regierung scheint die Eröffnung eines Seehandels nach China und Japan ernstlich zur Sprache gekommen zu seyn. Der Entwurf, eine zu diesem Zweck oktroyirte Seehandlungs-Kompagnie zu errichten, an welcher vorzüglich angesehene Kaufleute aus den europäischen Seehäfen Theil nehmen sollten, war, dem allgemeinen Gerücht nach, seiner Ausführung nahe, und ist vielleicht nur so lange bey Seite gelegt worden, als der Kampf in Europa dauert, am welchem Rußland seit kurzem einen so entscheidenden Antheil nimmt. **)

Die größte Schwierigkeit bey einem solchen Unternehmen beruht allerdings auf den

*) Einer neuerlichen Nachricht zufolge scheint dieß Institut gegenwärtig mit der Hauptvolksschule zu Irkutsk verbunden zu seyn. S. Journ. von Rußl. III. 422.

**) Dieser Entwurf ist seit dem Jahr 1799 realisirt. Die russisch-amerikanische Kompagnie

unendlichen Hindernissen, die dem Transport der nöthigen Materialien zur Erbauung und Ausrüstung der Schiffe im Wege stehen. Unsere Leser kennen aus dem 21. Abschnitt die Beschwerlichkeit des Land- und Wasserweges nach Ochotsk und von hier nach Kamtschatka; sie erinnern sich auch ohne Zweifel noch der Mühseligkeiten und des Zeit- und Kostenaufwandes, den die Ausrüstung einiger Schiffe zum Behuf der Entdeckungsreisen im östlichen Weltmeer nothwendig machten. Nach diesen Voraussetzungen scheint ein Seehandel, der von Kamtschatka aus betrieben werden soll, eine Chimäre zu seyn: wenn man aber erwägt, daß viele der erwähnten Hindernisse nicht mehr statt finden, und daß

hat vom Kaiser eine Oktroy erhalten, und wird nun von den sibirischen und nordamerikanischen Küsten einen Seehandel nach China und Japan eröffnen. Die Geschichte dieser Gesellschaft und den Zustand ihrer Besitzungen werde ich nächstens in einem andern Werke bekannt machen.

der Muth und die Beharrlichkeit der Russen selbst jenen Hindernissen mit dem besten Erfolge Trotz geboten haben; wenn man erfährt, daß jetzt jährlich 25 Schiffe von Ochotsk auf die Pelzwerksjagd nach den Inseln abgehen, und daß die Ausrüstung jedes dieser Fahrzeuge mit dem verhältnißmäßig noch geringen Aufwande von 15 bis 30,000 Rubeln bestritten wird: — wenn man alle diese Umstände zusammen nimmt, so wird man die Möglichkeit zur Erreichung jener Plane nicht mehr bezweifeln. — Auch zeigt sich die Aussicht, daß die Halbinsel Kamtschatka selbst bey einem vergrößerten Anbau viele der nothwendigsten Bedürfnisse zum Schiffbau liefern wird. Getreide, Hanf und Flachs kommen in den südlichen Gegenden derselben ganz erträglich fort; die Viehzucht liefert jetzt schon mehrere Produkte, die den Seefahrern dereinst zu statten kommen können, und wahrscheinlich ist in den dasigen Gebirgen ein Ueberfluß an

dem nothwendigsten aller Metalle vorhanden.

Der rastlose Handelsgeist der Britten hat in den neuesten Zeiten sogar Versuche gemacht, kommerzialische Verbindungen in Kamtschatka anzuknüpfen; in Hinsicht auf den großen Entwurf, dessen wir so eben erwähnt haben, kann diese Erscheinung der russischen Regierung nicht anders als angenehm seyn, da das Beyspiel und die Mitwirkung der Engländer (wenn man letztere voraussetzen darf) von keinem geringen Einfluß auf den Fortgang der russischen Unternehmungen seyn dürften. Der Kaufmann Schelechow, dessen Seereise nach dem festen Lande von Amerika in Deutschland neuerdings durch zwey Uebersetzungen bekannt geworden ist, *) traf im Jahr 1786 ein brittisches Schiff im

*) Journal von Rußl. I. 72. Pallas neue nord. Beytr. V.

Peterpaulshafen an, welches von der ostindischen Kompagnie an den Befehlshaber von Kamtschatka empfohlen war, und um die Erlaubniß nachsuchte, nach dieser Halbinsel Handel treiben zu dürfen. Es war den 20. März alten Stils von Bengalen abgesegelt, hatte sich vom 29. May bis zum 28. Julius in Kanton aufgehalten, und war von dort den 9. August (also in zwölf Tagen) im Peterpaulshafen angelangt. Die Engländer unterwarfen sich ohne Widerrede den Abgaben, welche die Regierung festsetzte, und erhielten ohne Schwierigkeit die Erlaubniß ihren Handel zu beginnen; man verabredete zugleich beyderseits, was für Waaren in Zukunft nach Kamtschatka gebracht werden sollten, welche Tauschartikel man dagegen liefern würde, und bestimmte die Preise von beyden. Schelechow nahm für 6611 Rubel englische Waaren, von welcher Summe er 1000 Rubel baar, und das Uebrige in Wechseln auf Moskwa be-

zahlte. Seine Spekulation schlug so gut ein, daß er seine eingekauften Waaren schon im September zu Bolscherezk mit 50 Prozent Gewinn verkaufte.

An-

Anmerkungen und Beylagen

zum achten Theil.

Anmerkungen und Beylagen.

Zum zwey und zwanzigsten Abschnitt.

1.

Etat des Hafenzolles zu Liebau.

2	Direktoren à 400 Thaler	800 Thlr.
2	Packhaus-Inspektoren, welche auch die Geschäfte der Eker zu versehen haben, à 200	400 —
2	Packhaus-Kontrolleurs, welche auch die Geschäfte der Mastenaufseher bestreiten, à 200	400 —
1	Stempelmeister	150 —
1	Wagemeister	150 —
1	Wagemeister bey der Stadtwage	150 —
1	Zollaufseher auf die Maaße	125 —
1	Hafenmeister und Schiffsmesser	200 —
1	Obervisitator	150 —
20	Visitatoren und Empfänger der Waaren, à 80	1600 —

1 Rentmeister	300 Thlr.
1 Buchhalter bey demselben . .	200 —
1 Geschworner	80 —
1 Berechner	250 —
1 Gegenrechner	200 —
1 Buchhalter der Rechnungsexpedition	175 —
1 Sekretair	250 —
1 Protokollist und Registrator . .	200 —
1 Kanzellist in der russischen Expedition	125 —
2 Kanzellisten in der deutschen Expedition, à 100	200 —
1 Uebersetzer	200 —
1 Aufseher	40 —
10 Ruderer, à 25	250 —
Zu Holz, Kanzleyausgaben und, zur Unterhaltung der Chaluppen . .	300 —
	7,195 —

2.

Etat der Grenzzollkette im Gouv. Kurland, von der livländischen Grenze längs dem Ufer des baltischen Meers bis Polangen.

6 Zollaufseher, à 200 . . .	1200 Thlr.
72 Grenzzollbereiter, à 120 . .	8640 —

Zur ersten Anschaffung von 6 großen und 15 kleinen Fahrzeugen sind 400 Thaler ausgesetzt; zu ihrer Unterhaltung jährlich . . . . 50 Thlr.

9890 —

3.

Etat eines Grenzzollamts.

1 Direktor erhält jährl. Gehalt .	500 Rub.
1 Zöllner	300 —
1 Kontrolleur	200 —
1 Packhaus-Inspektor . . .	150 —
1 Kassirer	150 —
1 Wage- und Stempelmeister . .	120 —
1 Eker	150 —
1 Translateur	300 —
1 Kanzellist	130 —
2 Kopisten, à 60 R. . . .	120 —
2 Wächter, à 18 R. . . .	36 —
3 Packhausvisitatoren, à 50 R. .	150 —
Zu den Kanzleyausgaben . .	150 —
	2456 Rub.

Etat einer Grenzzollpostirung.

1 Zöllner	300 Rub.

Das Gold wird, so wie das Silber, nach dem Gewichte angenommen und ausgegeben, und auch nach seiner innern Feine geschätzt. Inzwischen hat alles chinesische Gold noch nicht seine höchste Feine; ein Lan Gold wird daher auch nur für 10 Lan feines Silber verwechselt. Das tangutische Gold hingegen ist viel feiner, und wird daher auch um ein beträchtliches höher gehalten.

Das chinesische Maaß bey seidnen und baumwollenen Zeugen und Tuch hat folgendes Verhältniß.

Ein Dschan hält 10 Tscheds, eine Utscha aber 5 Tscheds. Ein Tscheds hat 10 Zun, und ein Zun 10 Funi. Nach englischem Maaße hält ein Dschan 11 Fuß 1 3/4 Zoll; also eine Utscha 5 Fuß 6 7/8 Zoll, u. s. w.

Eine chinesische Lü, als Wegemaaß, beträgt 300 russische Klafter.

Das Gewicht, dessen man sich bey Eßwaaren u. dergl. bedient, heißt Gin, und hält 1 Pfund 44 Solotnik russisch.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Bd 7-8 xx 7/93

H. Heinrich

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Storch, Heinrich Friedrich <<von>>,

Historisch-statistisches Gemälde des Russischen Reichs am Ende des achtzehnten Jahrhunderts

Bd.: Achter und letzter Theil

Riga 1803

Russ. 159-8
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10783523-9
VD18 11162147-002